

หน้าฝนชุ่มฉ่ำใจ... ขับขี่ปลอดภัยไปกับ สนข.



ความสำคัญของการขนส่งระบบรางในประเทศไทย ●

ITS Thailand Forum 2015 ●

“Global solution toward Local Problem”

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเตรียมความพร้อมสู่อนาคต ●

เทคโนโลยีทวุกนิรภัย...เพื่อความปลอดภัย ●

ขับรถอย่างไรให้ปลอดภัยในหน้าฝน ●



ความเป็นมาของวันเข้าพรรษา

ในเรื่องความเป็นมาของวันเข้าพรรษา ถ้าว่ากันตามประวัติย่อๆ คือ ในยุคต้นพุทธกาล ก็ยังไม่มีการเข้าพรรษา เพราะฉะนั้นตลอดทั้งปี เมื่อพระภิกษุมีความเห็นว่าการควรจะไปเทศน์ ไปสอนญาติโยมที่ไหนก็ได้ ท่านพอมีเวลา ท่านก็จะไป หรือไม่ได้ไปเทศน์ไปสอนใคร ถ้าเห็นว่าที่ไหนมันเจ็บ มันสจัดดี เหมาะในการที่จะไปบำเพ็ญภาวนา ทำสมาธิ(Meditation)ของท่าน ท่านก็จะไป ซึ่งแน่นอน ส่วนมากก็จะอยู่ในเขตที่เป็นป่าเป็นเขา ไกลๆออกไปจากตัวเมือง หรือว่าต้องผ่านไปไหนบนถนนเอง



จากการที่ท่านต้องไปอย่างนี้ เนื่องจากในฤดูฝนที่เขาทำไร่ทำนากันอยู่นั้น บางครั้ง ชาวกล้าของเขา ก็เพิ่งหว่านลงไป ในนา มันเพิ่งงอกออกมาใหม่ๆ บางทีก็ดูเหมือนหญ้า พระภิกษุก็เดินผ่านไป นึกว่ามันเป็นตงหญ้า ก็เลยย่ำข้าวกล้าของเขาไป ซึ่งก็ทำให้ชาวบ้านเดือดร้อน เขาก็มาฟ้องพระสัมมาสัมพุทธเจ้าว่า พระไปย่ำข้าวของเขาที่ปลูกเอาไว้ หว่านเอาไว้ นกกาฤดูฝนมันยังอยู่กับรังของมัน พระทำไมไม่รู้จักพักบ้าง

เพื่อตัดปัญหานี้ พระสัมมาสัมพุทธเจ้าก็เลยทรงกำหนดให้พระภิกษุ เมื่อเข้าพรรษา หรือเมื่อเข้าฤดูฝน ให้พระอยู่กับที่ คือ ตั้งแต่แรม 1 ค่ำเดือน 8 จนกระทั่งขึ้น 15 ค่ำเดือน 11 ให้อยู่เป็นที่เป็นที่ทาง ไม่ไปทำภาวนาที่ไหน ไม่ไปเทศน์โปรดใคร ถ้าใครต้องการให้โปรด ก็มาที่วัดก็แล้วกัน มาหาท่าน ไม่ใช่ท่านไปหาเขา กำหนดเป็นอย่างนี้ไป เพื่อตัดปัญหาไม่ให้ใครมาบ่นลูกของพระองค์ได้

แต่อีกมุมมองหนึ่ง พระองค์ทรงถือโอกาสที่เกิดขึ้นปัญหานี้ ได้ทรงเปลี่ยนคำครหาให้กลายเป็นโอกาสดีของพระภิกษุว่า ถ้าอย่างนั้นพระภิกษุอยู่เป็นที่ไหนวัดวาอาราม เพื่อที่จะให้พระใหม่ได้รับการอบรมจากพระเก่าได้เต็มที่ เพราะว่าจริง ๆ แล้ว ในการอบรมถ่ายทอดศีลธรรม ถ่ายทอดธรรมวินัยให้แก่นักและกันนั้น ถ้าทำอย่างต่อเนื่อง ทำเป็นที่ เป็นทางต่อเนื่องกันทุกวันทุกวัน อย่างนี้จะเป็นการดี การศึกษาธรรมะอย่างต่อเนื่องมีผลดี

เพราะฉะนั้น พระองค์ก็เลยทรงกำหนดขึ้นมาว่า ให้พระภิกษุอยู่กับที่ในช่วงเข้าพรรษาอยู่ในวัด แล้วพระใหม่ก็ศึกษาหรือรับการถ่ายทอดธรรมะจากพระเก่า ส่วนพระเก่าก็ทำหน้าที่เป็นครูบาอาจารย์ด้วย คือ สอนพระใหม่

เท่านั้นยังไม่พอ พระเก่าก็วางแผน กำหนดแผนการเลยว่า เมื่อออกพรรษาแล้ว ควรจะเดินทางไปโปรดที่ไหน นั่นก็อย่างหนึ่ง อีกทั้งปรับปรุงหลักสูตรวิธีการเทศน์ การสอน การอบรมให้เหมาะกับท้องถิ่น ให้เหมาะกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป เป็นต้น

บทบรรณาธิการ



สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่านเข้าสู่เดือนกรกฎาคม เดือนนี้เป็นการย่างเข้าสู่ฤดูฝนแล้วนะคะ ท่านผู้อ่านทุกท่านคงเตรียมตัว เตรียมรถ เตรียมความพร้อมที่จะเดินทางในฤดูฝนอันชุ่มฉ่ำกันแล้วนะคะ ทั้งนี้ควรใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ สำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้ และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิงให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์เปิดหูเปิดตา เรื่องการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเตรียมความพร้อมสู่อนาคต นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์จุดประกายความคิดเรื่องโครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และคอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร ความสำคัญของการขนส่งระบบรางในประเทศไทยที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์เวทีความคิด เรื่อง กรอบแนวคิดรูปแบบการลงทุนและการอุดหนุนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่อง เทคโนโลยีหมวกนิรภัย...เพื่อความปลอดภัย และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่าน....สวัสดีหน้าฝนชุ่มฉ่ำใจ...ฉบับนี้ปลอดภัยไปกับ สนข. ค่ะ

คณะที่ปรึกษา นายพิระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางประชิตร์ ลิ้มเจริญชาติ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก นายวิจิตร นิมิตรวานิช ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นายสฤกษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นางสาวกอบกุล โมทนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

usssนาธิการ นางชนินนาถ แก้วสำราญ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกรวิภพ ปุષปะาคม นางสาวดาราร วงศ์โต นายวิทยา กอกกลิ่น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจรรย์รัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล ลิ้มสกุล นายอธิภู จิตรานูเคราะห์ นายวีระชน วะชุม



5 คุยเฟื่องเรื่องข่าว

- สนข. จัดพิธีเปิดกิจกรรม “จุดตัดรถไฟเพื่อชุมชน”
- การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘
- สนข. ลงสำรวจพื้นที่และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตในพื้นที่เขตเมืองภูเก็ต

9

มุมมองขนส่งและจราจร ความสำคัญของการขนส่งระบบรางในประเทศไทย

15

หยิบมาเล่า ITS Thailand Forum 2015

“Global solution toward Local Problem”



20

จุดประกายความคิด โครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูเก็ตของประเทศ



24

เวทีความคิด กรอบแนวคิดรูปแบบการลงทุนและการอุดหนุนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

34

เปิดหูเปิดตา การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเตรียมความพร้อมสู่อนาคต

37

เปิดโลกเทคโนโลยี เทคโนโลยีห้วงอวกาศ...เพื่อความปลอดภัย

41

สัญจรทั่วไทย รวมสถานที่ท่องเที่ยวชมดำริ่นหน้าฝน

45

สถิติขนส่งและจราจร สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2558

46

ปัทนกะ ขับรถอย่างไรให้ปลอดภัยในหน้าฝน



50

รอบรู้ สนข. แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.



53

ธรรมะกับชีวิต ชาวพุทธควรปฏิบัติตนอย่างไรในช่วงเข้าพรรษา

55

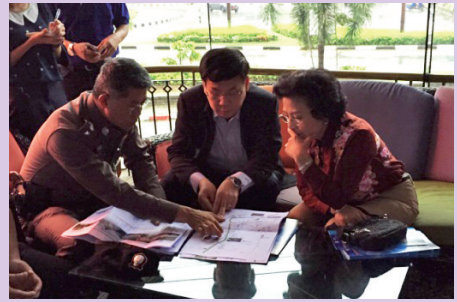
การ์ตูน สนข. รณรงค์ หน้าฝนชุ่มฉ่ำใจ...ขับขี่ปลอดภัยไปกับ สนข.



การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2558

หม่อมราชวงศ์ ปรีดิยาทร เทวกุล รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2558 โดยมีพลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม และนายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คณะผู้บริหาร ข้าราชการ สนข. เข้าร่วมการประชุมกับหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งผู้ทรงคุณวุฒิด้านต่างๆ ของ คจร. ฯลฯ เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุม 301 ตึกบัญชาการ 1 ทำเนียบรัฐบาล





สนข. ลงสำรวจพื้นที่และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตในพื้นที่เขตเมืองภูเก็ต

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมด้วยผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต นายกเทศมนตรีนครภูเก็ต รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ลงสำรวจพื้นที่และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตในพื้นที่เขตเมืองภูเก็ต ทั้งนี้การศึกษาและออกแบบการพัฒนา ทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต เป็นการขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟระหว่างฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยกับพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามันซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีชื่อเสียง ด้านการท่องเที่ยวระดับโลก มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวทางทะเลในพื้นที่ภาคใต้มากกว่า 24 ล้านคน ในจำนวนนี้ร้อยละ 80 มีจุดมุ่งหมายปลายทางบริเวณจังหวัดภูเก็ต-พังงา-กระบี่ และเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี รัฐบาลจึงมุ่งเน้นให้มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเล เพื่อเสริมสร้างศักยภาพให้กับกลุ่มจังหวัดภาคใต้ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 18 มิถุนายน 2558 ณ จังหวัดภูเก็ต





สนข. จัดพิธีเปิดกิจกรรม “จุดตัดรถไฟเพื่อชุมชน”





สนช. จัดพิธีเปิดกิจกรรม “จุดตัดรถไฟเพื่อชุมชน”
เพื่อดำเนินการตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
เกี่ยวกับการแก้ไขและลดอุบัติเหตุจากการสัญจรผ่านบริเวณจุดตัดรถไฟ

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรม “จุดตัดรถไฟเพื่อชุมชน” เพื่อดำเนินการตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับการแก้ไขและลดอุบัติเหตุจากการสัญจรผ่านบริเวณจุดตัดรถไฟ รวมทั้งเป็นโครงการนำร่องที่จะแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าว ให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชน โดยมีนายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร พร้อมคณะผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนช. การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การบริหารส่วนตำบลบึงพระ และสื่อมวลชนเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2558 ณ จุดตัดรถไฟบริเวณหน้าวัดพิบูลวาราราม อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก



ความสำคัญของการขนส่งระบบรางในประเทศไทย

ปัจจุบันการขนส่งทางรางเป็นระบบขนส่งหนึ่งในประเทศไทยที่ช่วยส่งเสริมระบบเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ไม่มีปัญหาจราจร มีความปลอดภัยสูง มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ทั้งทางบกและทางอากาศใช้พลังงานที่ค่อนข้างต่ำ ลดปัญหาความแออัดของจราจรทางถนน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและช่วยลดมลพิษทางอากาศ รวมทั้งยังสามารถสร้างสถานีใจกลางเมืองได้ง่ายกว่าสนามบิน จึงทำให้ระบบการขนส่งทางรางมีความเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายและสามารถเชื่อมต่อกับระบบอื่นได้ง่าย อีกทั้งลักษณะภูมิประเทศของไทยเหมาะสมกับการขนส่งทางระบบรางเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ เพื่อระบบขนส่งทางรางมีคุณภาพและมาตรฐาน สะดวกปลอดภัย ตรงเวลา และประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองของประเทศไทย

โครงข่ายระบบรถไฟในปัจจุบันของไทยมีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร แบ่งเป็น ทางเดี่ยว 3,763 กม. (ร้อยละ 93.08) ทางคู่ 173 กม. (ร้อยละ 4.28) และทางสาม 107 กม. (ร้อยละ 2.65) โดยมีโครงข่ายเส้นทางรถไฟประกอบด้วย สายเหนือ ระยะทาง 781 กม. สายตะวันออกเฉียงเหนือ 1,094 กม. สายตะวันออก 534 กม. สายใต้ 1,570 กม. และสายแม่กลอง 65 กม. ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการ 47 จังหวัด

ปัจจุบันมีโครงข่ายเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียนดังนี้

1. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว : ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง
 2. ประเทศมาเลเซีย : ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์
 3. ประเทศกัมพูชา : อยู่ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงทางรถไฟ ช่วงคลองสิบก้า - อรัญประเทศ เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา (ปอยเปต)
- การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) จะสามารถผลักดันการพัฒนาระบบรางภายในประเทศให้สามารถได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบรางของอาเซียน โดยแผนงานการพัฒนาการระบบรถไฟของ

ประเทศไทย สามารถแยกได้เป็น

1.การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ความกว้าง 1.00 เมตร (Meter Gauge) เชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางภายในประเทศ

2.การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ความกว้าง 1.435 เมตร (Standard Gauge) เชื่อมโยงระบบรางระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน

1.การพัฒนาโครงข่ายทางคู่ความกว้าง 1.00 เมตร(Meter Gauge) ประกอบด้วย

1.1 แผนระยะเร่งด่วนที่พร้อมดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทาง 903 กม.

เส้นทางช่วง	ระยะทาง (กม.)	วงเงิน (ล้านบาท)	การศึกษา ความเหมาะสม(FS), DetailedDesign, เอกสารประกวดราคา	EIA	พรม การเวนคืนที่ดิน	
					ร่าง พรม.	เห็นชอบ
1.ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	106	11,232.34	✓	✓	✓	✓
2.ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	185	26,007.20	✓	✓	✓	✓
3.มากระเบา-ชุมทางถนนจิระ	132	29,855.08	✓	*	✓	✓
4.ลพบุรี-ปากน้ำโพ	148	24,842.44	✓	*	✓	✓
5.นครปฐม-หัวหิน	165	20,038.43	✓	*	✓	✓
6.ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	167	17,292.53	✓	/	✓	-
รวม	903	129,308.02				

หมายเหตุ

* อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม(สผ.)

/ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ(คชก.)เห็นชอบรายงาน EIA แล้ว อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ความคืบหน้าโครงการรถไฟทางคู่ตามแผนระยะทางด่วน

1.โครงการรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ E-Auction

2.โครงการทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ปัจจุบันอยู่ระหว่างคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ(คนร.)พิจารณาก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี

3.โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มากระเบา-ชุมทางถนนจิระ ลพบุรี-ปากน้ำโพ และนครปฐม-หัวหิน ได้รับความเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ส่วนทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอร่างพระราชกฤษฎีกาฯ ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

1.2 แผนที่จะดำเนินการต่อไป

ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด(Detailed Design) จัดทำเอกสารประกวดราคา และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คาดว่าจะศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดฯ แล้วเสร็จในปี 2559 และดำเนินการก่อสร้างได้ในปี 2560

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	การศึกษาความเหมาะสม(FS), DetailedDesing,EIA เอกสารประกวดราคา
1.หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	90	ปี 2558 (รฟท.)
2.ปากน้ำโพ-เด่นชัย	285	ปี 2558 (รฟท.)
3.เด่นชัย-เชียงใหม่	217	ปี 2558 (สนช.)
4.ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	309	ปี 2558 (รฟท.)
5.ขอนแก่น-หนองคาย	174	ปี 2558 (รฟท.)
6.ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	167	ปี 2558 (รฟท.)
7.สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	339	ปี 2558 (รฟท.)
8.หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์(ทางคู่ระบบไฟฟ้า)	45	ปี 2558 (สนช.)
9. นครสวรรค์-ตาก-กำแพงเพชร-แม่สอด	240	ปี 2558 (รฟท.)
10.เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่(ทางคู่สายใหม่)	326	รฟท.ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จเมื่อปี 2555
11.บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม(ทางคู่สายใหม่)	355	รฟท.ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จเมื่อปี 2557
12.ชุมทางบ้านภาชี-อ.นครหลวง(ทางคู่สายใหม่)	23	อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2559(รฟท.)
13.หาดใหญ่-สงขลา(ทางคู่ระบบไฟฟ้า)	30	อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2559(รฟท.)
14.สงขลา-สตูล	142	อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2559(รฟท.)
15.สุราษฎร์ธานี-ท่าหนุ่น(พังงา)	163	สนช.ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จเมื่อปี 2557
16.อุบลราชธานี-มุกดาหาร	160	รฟท.จะของบประมาณปี 2560
17.ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือทวาย	260	รฟท.จะของบประมาณปี 2560

2.การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร(Standard gauge)

เส้นทาง	ระยะทาง(กม.)	การศึกษาความเหมาะสม (FS), DetailedDesing,EIA เอกสารประกวดราคา
1.หนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แก่งค้อย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด และช่วงชุมทางแก่งค้อย-ชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางบางซื่อ	(รวม 867) 734 133	ปี 2558(สนช.)
2.ตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ขอนแก่น-มุกดาหาร	700	อยู่ระหว่างของบปี 2559(รฟท.)



การปรับปรุงอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งทางรถไฟ

1. การจัดการรถจักรและล้อเลื่อน

การจัดการรถจักรและล้อเลื่อนของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อนำมาใช้ทดแทนรถจักรและล้อเลื่อนเดิมที่มีสภาพเก่า และต้องซ่อมบำรุงบ่อยครั้ง ทำให้การบริการทั้งด้านผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจัดการรถจักรขนาดน้ำหนักกตเพลลา 20 ตัน/เพลลา จำนวน 20 คัน เพื่อนำมาใช้ลากจูงขบวนสินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง โดยขณะนี้ได้รับมอบแล้วจำนวน 2 คัน ส่วนอีก 18 คัน ส่วนที่เหลือจะทยอยตรวจรับจนครบจำนวนภายในปี 2558

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังได้ดำเนินการจัดการรถโดยสารเชิงพาณิชย์เป็นตู้ผู้โดยสารปรับอากาศนั่งและนอนชั้น 1 และชั้น 2 รวมจำนวน 115 คัน เพื่อนำมาให้บริการเป็นขบวนโดยสารเส้นทางหลักในสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้ โดยมีกำหนดรับมอบชุดแรกภายในเดือนกันยายน 2558 ส่วนที่เหลือจะทยอยตรวจรับจนครบจำนวนภายใน

ปี 2559 ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังอยู่ระหว่างการประกวดราคาเพื่อจัดการรถจักรขนาดน้ำหนักกตเพลลา 16 ตัน/เพลลา จำนวน 50 คัน และการจัดหาแคร่บรรทุกสินค้า จำนวน 308 คัน เพื่อนำรถจักรมาใช้ลากจูงขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้าทดแทนรถจักรเดิมที่ครบอายุการใช้งาน และนำแคร่บรรทุกสินค้าไปใช้สำหรับการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่มีความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

2. การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

แบ่งเป็นการแก้ปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต(ทางลักผ่าน)และจุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาต ดังนี้

2.1 จุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) จำนวน 584 แห่ง

1. ระยะเร่งด่วน (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558)

การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ด้วยการติดตั้ง

ป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา เน้นชะลอความเร็วและป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต(ทางลักผ่าน) จำนวน 584 แห่ง ทั้ง 2 ด้าน ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา คาดว่าจะได้ผู้รับจ้างเดือนมีนาคม 2558 และดำเนินการติดตั้งภายในระยะเวลา 6 เดือน กำหนดแล้วเสร็จประมาณเดือนกันยายน 2558 ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะพิจารณาเร่งดำเนินการติดตั้งบริเวณจุดสำคัญ ที่มีปริมาณจราจรและสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงก่อนเป็นลำดับแรก

2. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ พ.ศ.2559)

การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์เสริมเพิ่มสัญญาณจราจร “สัญญาณไฟแดงวาวพร้อมเสียงเตือน” บริเวณป้ายหยุดทั้ง 2 ด้าน ซึ่งทำงานด้วยระบบตรวจสอบขบวนรถไฟที่ระยะ 300 เมตร ก่อนถึงจุดตัดผ่าน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการเตรียมการประกวดราคาไว้ล่วงหน้าและคาดว่าจะสามารถหาผู้รับจ้างได้ภายในเดือนตุลาคม 2558

2.2 จุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาตจำนวน 775 แห่ง

1.ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 จำนวน 130 แห่ง การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการจัดทำเครื่องกั้นขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดจ้าง โดยจะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2558

2.ปีงบประมาณ พ.ศ.2559 การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดทำเครื่องกั้นจำนวน 525 แห่ง โดยจะแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2559

ส่วนพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ 5 เส้นทาง (ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) ซึ่งมีแผนงานก่อสร้างทางต่างระดับจำนวน 120 แห่ง จะดำเนินการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา และเน้นชะลอความเร็วทั้ง 2 ด้าน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานไปก่อน จนกว่าจะมีการก่อสร้างทางต่างระดับบริเวณจุดตัดดังกล่าว



(ทางลักผ่าน)

ปีงบประมาณ	การดำเนินงานบริเวณทางหลักผ่าน 584 แห่ง	การดำเนินงานทางผ่านที่ได้รับอนุญาต 775 แห่ง
2558	- ระยะที่ 1 ติดตั้งป้ายหยุด ไฟกระพริบตลอดเวลาและเนินชะลอความเร็ว 584 แห่ง วงเงิน 58,400,000 บาท	- จัดทำเครื่องกั้นถนนจำนวน 130 แห่ง วงเงิน 403,436,500 บาท
2559	- ระยะที่ 2 ดำเนินการติดอุปกรณ์ สัญญาณไฟแดงวาบพร้อมเสียงเตือนอัตโนมัติเมื่อขบวนรถไฟแล่นมา ก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟที่ระยะทาง 300 เมตร จำนวน 584 แห่ง 408,800,000 บาท	- จัดทำเครื่องกั้นถนนจำนวน 525 แห่ง วงเงิน 1,710,726,150 บาท - พื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ 5 เส้นทางซึ่งมีแผนงานก่อสร้างทางต่างระดับ จำนวน 120 แห่ง จะดำเนินการติดตั้งป้ายหยุดป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา และเนินชะลอความเร็ว วงเงิน 12,000,00 บาท
	- สำรวจจุดตัดผ่านทางรถไฟกับถนนที่ไม่ได้รับอนุญาต(ทางหลักผ่าน) หากมีค่าคูณควบจรจร Traffic Moment หรือ T.M. ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดคือมีค่า T.M. เกินกว่า 10,000 คัน/ขบวน/วัน ให้ขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีจัดทำเครื่องกั้น	

2.3 โครงการก่อสร้างทางและทางลอดรถไฟของกรมทางหลวงชนบทและกรมทางหลวงจำนวน 107 แห่ง โดยกรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการก่อสร้างทางข้ามและทางลอด ในปี 2558 จำนวน 6 แห่ง ในปี 2559 จำนวน 18 แห่ง และกรมทางหลวง ในปี 2559-2560 จำนวน 83 แห่ง

2.4 ขอความช่วยเหลือกระทรวงมหาดไทย

และหน่วยงานท้องถิ่น โดยกระทรวงคมนาคมจะขอความร่วมมือกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นติดตาม กำกับ ดูแลไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางหลักผ่าน) เพิ่มขึ้นหากจำเป็นต้องมีจุดตัดทางรถไฟเพิ่มขึ้นให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด

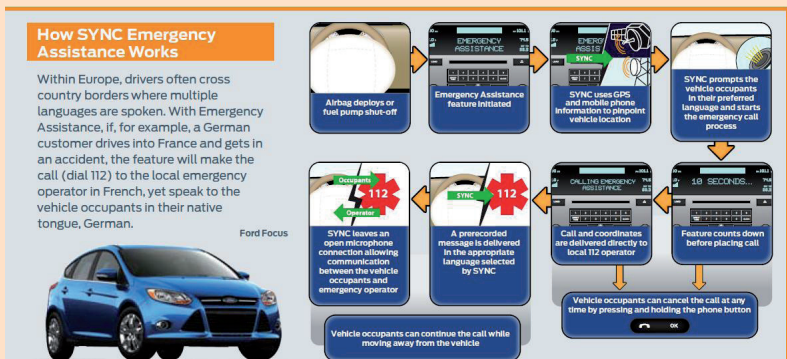


ITS Thailand Forum 2015

“Global solution toward Local Problem”

เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เห็นประโยชน์ของการนำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transportation Systems : ITS) มาใช้โดยนำเสนอเทคโนโลยีที่เหมาะสมกับปัญหาของประเทศ การได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับผู้แทนประเทศต่างๆ ที่นำเทคโนโลยี ITS มาใช้งาน และเพื่อทบทวนสิ่งที่ดำเนินการไปและวางแผนในอนาคต และสร้างเครือข่ายความร่วมมือให้เกิดขึ้นระหว่างหน่วยงาน ภาครัฐ เอกชน และองค์กรระหว่างประเทศ

การถ่ายทอดประสบการณ์และแนวโน้มการใช้เทคโนโลยี ITS ในต่างประเทศ ระบบเชื่อมต่อการสื่อสารเพื่อช่วยเหลือกรณีฉุกเฉินของรถยนต์ฟอร์ด (Ford SYNC Emergency Assistance) รถยนต์ฟอร์ดได้พัฒนาเทคโนโลยีในการติดต่อเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือ



ฉุกเฉินผ่านระบบ SYNC ที่พร้อมให้บริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยเมื่อถุงลมนิรภัยทำงานหรือมีการตัดการทำงานของปั๊มเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์โดยกระทันหัน ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์มือถือที่



เชื่อมต่อกับระบบติดต่อสื่อสารภายในรถยนต์กับเจ้าหน้าที่ โดยหากผู้ขับขี่ไม่อยู่ในสภาพที่จะติดต่อสื่อสารได้ระบบจะเปิดข้อความอัตโนมัติเพื่อรายงานว่าเกิดอุบัติเหตุขึ้น ก่อนจะแจ้งสถานที่ที่เกิดเหตุด้วยพิกัด GPS

ระบบเก็บค่าผ่านทางของไต้หวัน

การเก็บค่าผ่านทางด่วนของไต้หวันจะชำระค่าผ่านทางโดยการจ่ายค่าทางด่วนเป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยอุปกรณ์ที่เรียกว่า eTag ซึ่งมีลักษณะคล้ายสติ๊กเกอร์มีแผงวงจร (Radio Frequency Identification : RFID) สามารถติดได้หลายตำแหน่ง หน้ารถยนต์หรือคอมพิวเตอร์ ซึ่งระบบจะหักค่าทางด่วนกับระบบ Easy Pass ของไทย ทั้งนี้ ด่านขึ้นทางด่วนจะเป็นระบบ Free Flow หรือไม่มีไม้กั้นหากรถคันไหนไม่ได้ติด eTag และไม่ได้ชำระเงินจะมีระบบตรวจเช็คด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed-Circuit television : CCTV) ที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ซึ่งผู้ขับขี่จะต้องชำระเงินค่าทางด่วนพร้อมค่าปรับในภายหลังนอกจากนี้ eTag ยังสามารถนำมาใช้กับการบริหารจัดการเรื่องจราจร และการเก็บค่าจอดรถได้ด้วย



การพัฒนาระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัตโนมัติในเมืองไทเปไต้หวัน

เมืองไทเป ไต้หวัน ได้จัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Center : TCC) และวางโครงสร้าง

พื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น CCTV อุปกรณ์ตรวจจับความเร็วรถ (Vehicle Speed Detector : VD) ระบบระบุยานพาหนะ (Automatic Vehicle Identification : AVI) ระบบ Smart Signal และแผนที่แสดงเส้นทางแบบ dynamic ซึ่งมีการส่งข้อมูลด้านต่างๆ มายัง TCC เพื่อประมวลและวิเคราะห์ในการแนะนำเส้นทางและบริหารจัดการจราจร พร้อมทั้งพัฒนาระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ในอนาคต TCC มีจุดมุ่งหมายในการพัฒนาระบบ ITS ให้ดียิ่งขึ้น โดยจะตอบสนองด้านจราจรที่ดี (รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย) ด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี (มลพิษน้อย ใช้พลังงานต่ำ สนับสนุน Green transport) และด้านคุณภาพที่ดี (การบริการที่เพียงพอและไร้รอยต่อ)

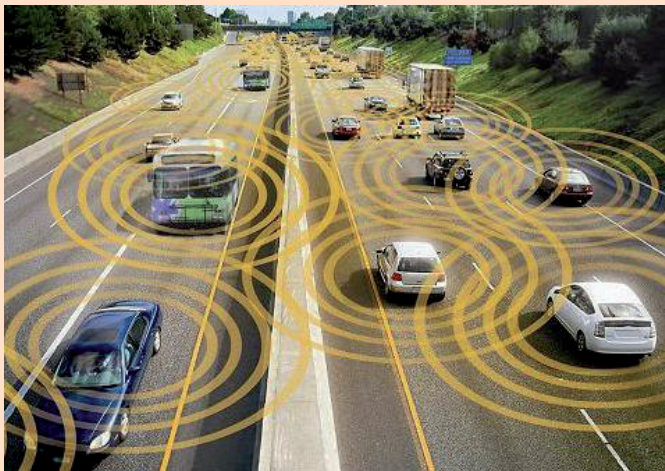
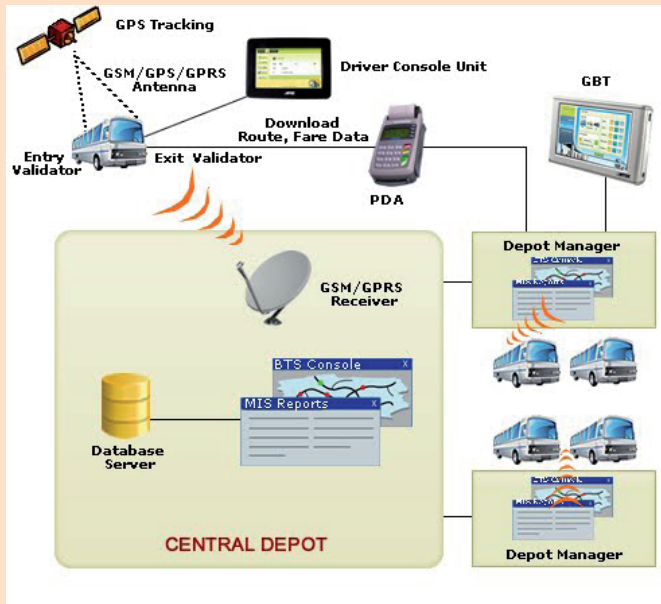
การบริหารจัดการความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ของไต้หวัน

ไต้หวันมีการจัดการด้านความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยออกแบบโครงสร้าง

พื้นฐานที่ดี ได้แก่ การวาง Lay out ถนน การทำเครื่องหมาย สัญลักษณ์บนผิวจราจรและยังได้คำนึงถึงความปลอดภัยของการสัญจรและรถของรถจักรยานยนต์เนื่องจากมีสัดส่วนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในสัดส่วนสูง โดย

- มีมาตรการในการแยกการจราจรของรถจักรยานยนต์ออกแบบรถประเภทอื่น เช่น การสร้างช่องทางเฉพาะรถจักรยานยนต์ เส้นหยุดรถจักรยานยนต์ (Stop Line) ที่ทางแยกการจัดช่องจอดรถหรือสถานที่จอดรถจักรยานยนต์ในเมือง เป็นต้น
- มีระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก โดยพิจารณาถึงโอกาส และลักษณะการเกิด





อุบัติเหตุต่างๆ เพื่อนำมาออกแบบและจัดระยะสัญญาณไฟจราจร รวมทั้งบริหารจัดการจราจร เช่น การบังคับให้รถจักรยานยนต์เลี้ยวซ้าย 2 ขั้นตอน หรือบางทิศทางให้ตรงไปอย่างเดียว เป็นต้น

ระบบขนส่งมวลชนอัจฉริยะของสิงคโปร์

สิงคโปร์มีระบบรถไฟใต้ดินครอบคลุมในทุกพื้นที่ทั่วเกาะ และยังมีรถประจำทาง และระบบขนส่งมวลชนขนาดเบาตามชานเมือง ทำให้การเดินทางสะดวก และระบบทั้งหมดถูกเชื่อมโยงด้วยระบบบัตรโดยสารอัจฉริยะ (EZ-Link Card) ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถใช้บัตรเดียวใช้บริการระบบขนส่งมวลชนได้ทุกประเภท รวมทั้งสามารถใช้ซื้อของ จ่ายค่าแท็กซี่ และจ่ายค่าทางด่วนได้ด้วย

การถ่ายทอดประสบการณ์และแนวโน้มการใช้เทคโนโลยี ITS ในไทย

การบริการขนส่งมวลชนอัจฉริยะของไทย

- ปัญหาส่วนใหญ่ที่พบสำหรับการให้ระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ การไม่ทราบและไม่มีความแน่นอน สำหรับตำแหน่งของรถขนส่งสาธารณะว่าอยู่ที่ไหน จะมาหรือไม่ และมาถึงเมื่อไหร่ ซึ่งแตกต่างจากต่างประเทศ ซึ่งมีการกำหนดตารางเดินรถ และเวลาที่แน่นอน

- การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการแก้ไขปัญหา ได้แก่ การติด GPS ที่รถขนส่งสาธารณะเพื่อติดตามตำแหน่ง และการใช้ Social network ในการรายงานข้อมูล

- ปัจจุบันเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติได้ริเริ่มโครงการ Bus Checkin โดยได้ร่วมมือกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.) การทดลองและพัฒนาโปรแกรมเพื่อเก็บข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากพนักงาน ขสมก.

แนวโน้มการสื่อสารระหว่างรถยนต์กับสิ่งต่าง ๆ ของไทย

ปัจจุบันได้มีการร่วมมือระหว่างภาคเอกชนกับมหาวิทยาลัย เพื่อศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบสื่อสารรถยนต์กับสิ่งต่าง ๆ ทั้งแบบรถยนต์กับรถยนต์ (Vehicle to Vehicle : V2V) และรถยนต์กับสิ่งต่าง ๆ รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์โทรศัพท์มือถือ (Vehicle to Anything : V2X) โดยมีการพัฒนาโปรแกรมต่างๆ เช่น Accident Warning Application, Energy Saving Application และ Social networking with in a Group of Vehicles เป็นต้น เพื่อนำมาใช้ในการแจ้งเตือนอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการขับขี่ การประหยัดพลังงานและอื่นๆ ได้ตามความต้องการ ตัวอย่างผลงานการพัฒนาต้นแบบ Application เช่น โครงการ



รถโดยสารภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ZCU Shuttle Bus) ซึ่งมีการติดตั้งระบบ GPS เพื่อส่งสัญญาณไปยัง Server และสามารถแสดงตำแหน่งรถสายทางที่ให้บริการ ระยะเวลาในการรอคอยโดยผู้ใช้บริการสามารถ Download ได้จาก Appstore และ Playstore เป็นต้น

ระบบแท็กซี่อัจฉริยะ

การพัฒนาาระบบบริการแท็กซี่ของบริษัท All Thai Taxi ได้มีการพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนี้

- ด้านการเรียกใช้บริการ โดยรถแท็กซี่จะไม่วิ่งวนเพื่อรับผู้โดยสารแต่ใช้ระบบ Application ที่พัฒนาขึ้นมาในการเรียกบริการ หรือเรียกผ่านสายด่วน 1624 ซึ่งข้อมูลจะส่งไปยังรถคันที่อยู่ในพื้นที่ซึ่งใกล้ที่สุด ซึ่งมีบริการ Tracking สำหรับผู้รับบริการที่สามารถเช็คระบุตำแหน่งรถที่จะโดยสารว่าถึงตำแหน่งใดและเวลาที่ถึงจุดนัดหมาย ซึ่งนอกจากจะช่วยระบุตำแหน่งให้แก่ผู้เรียกใช้บริการแล้วยังช่วยในเรื่องการคุ้มครอง

ความปลอดภัยให้แก่ผู้เกี่ยวข้องหรือญาติผู้ให้บริการได้

- ด้านการบริการและความปลอดภัย
- มีระบบร้องเรียนปัญหา มีปุ่มสัญญาณฉุกเฉินเตือนซึ่งเมื่อกดจะแจ้งเตือนไปยังสถานีตำรวจใกล้เคียงที่สุดเพื่อให้ความช่วยเหลือได้ทันเหตุการณ์และมีอุปกรณ์ป้องกันแผงหลังเบาะคนขับ
- มีพนักงานขับรถทั้งชายและหญิงที่สามารถเรียกและเลือกใช้บริการโดยพนักงานขับรถมีการคัดเลือกและได้รับการฝึกอบรม

- มีมาตรการกระตุ้นให้พนักงานสร้างผลงานที่ดีควบคู่กับรายได้ โดยมีเงินรางวัล เงินเดือน กรณีขับรถดีและปลอดภัยอุบัติเหตุจะคิดรายได้ให้เป็นเปอร์เซ็นต์ค่าโดยสารจากการวัดค่าคะแนนวินัยโดยระบบ Application เพื่อประเมินคุณภาพการให้บริการในรถ ทั้งกล้องถ่ายภาพการเดินทาง และตรวจจับสถิติการขับซี เช่น การขับชิดท้ายคันหน้า ความเร็วที่ใช้ การแข่งในที่คับขัน หรือความถี่ในการเบรกกะทันหัน เป็นต้น



โครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูเก็ตของประเทศ

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554–2558 กำหนดวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” และมีเป้าประสงค์การดำเนินงานตามภารกิจ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity) เพื่อให้มีระบบขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทาง การขนส่ง และการจราจร ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่ม



การใช้ระบบการขนส่งสาธารณะ (Public Transport) อย่างทั่วถึงและเท่าเทียมเพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทาง การขนส่ง และการจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เห็นความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาคขึ้น โดยการศึกษาและกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่และเป็นระบบ ทั้ง



การวางแผน รูปแบบ โครงข่าย และการบริการที่เชื่อมโยง เพื่อให้เมืองในภูมิภาคมีระบบขนส่งสาธารณะเป็นทางเลือกหลักรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชน ให้สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ทั้งด้านคุณภาพการให้บริการ ความสะดวก ปลอดภัย เพียงพอ และการเชื่อมต่อ เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศขึ้น โดยแผนหลักดังกล่าวควรคำนึงถึงสภาพการพัฒนาของเมือง ขนาดของเมือง ความหนาแน่นของประชากร รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ความต้องการการเดินทางของประชาชน การจัดการระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม และรูปแบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ สำหรับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่รับผิดชอบได้

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. จัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค สำหรับใช้เป็นกรอบในการจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ในแต่ละเมือง โดยแบ่งเป็นกลุ่มเมืองขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่
2. จัดทำแผนการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองของเมืองในภูมิภาค ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการที่ลงรายละเอียดของรูปแบบและระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองในแต่ละกลุ่มเมือง
3. จัดทำ “คู่มือการจัดทำระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองของเมืองในภูมิภาค” เพื่อใช้เป็นแนวทางนำไปสู่การปฏิบัติสำหรับพื้นที่กลุ่ม

เมืองขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่

กรอบวงเงินงบประมาณ : 33.8000 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2558 - 2559 (12 เดือน)

แผนการดำเนินโครงการ

1. การทบทวนและรวบรวมข้อมูลงานการศึกษา และการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

สนข. ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/มาตรการด้านการขนส่งและจราจร และงานศึกษาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทบทวนข้อมูลพื้นฐานอื่นๆ เช่น รูปแบบและระบบขนส่งสาธารณะที่มีและใช้อยู่ ปริมาณผู้ใช้ การวางผังเมือง การพัฒนาเมือง ฯลฯ นอกจากนี้ที่ปรึกษาจะทำการทบทวนปัจจัยแวดล้อมระดับมหภาค (Macro Environmental Analysis) เช่น เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม นโยบาย และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ รวมทั้งทบทวนนโยบาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาเมือง เพื่อให้ทราบถึงข้อมูล





สถานการณ์ปัจจุบันด้านต่างๆ รวมทั้งจะดำเนินการรวบรวมและสำรวจข้อมูลอื่นๆ ที่จำเป็นเพิ่มเติม เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์และประเมินสภาพความต้องการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งวิเคราะห์ความเหมาะสมของขนาด ประเภท และชนิดของระบบขนส่งสาธารณะที่นำมาใช้ในการดำเนินการพัฒนาในเมืองภูมิภาคแต่ละขนาด เพื่อจัดทำเป็นแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ใงานส่วนต่อไป

2. การศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพและแนวโน้มการพัฒนาเมืองของเมืองภูมิภาคในลักษณะเป็นภาพรวม ของประเทศเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการทบทวนและสำรวจในงานส่วนแรก มาดำเนินการศึกษา วิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึง รูปแบบและพฤติกรรมของการเดินทาง ปัญหาการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ รวมถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของปัญหาในอนาคต ปัจจัยการเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ฯลฯ เพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนงานเพื่อใช้ในการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคที่สอดคล้องและสามารถตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชนในเมืองภูมิภาคได้อย่างแท้จริง จากนั้น ที่ปรึกษาจะจัดกลุ่มแผนงานเพื่อจัดทำเป็นแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค สำหรับใช้เป็นกรอบในการจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมในแต่ละเมือง โดยการจัดกลุ่มแผนงานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจะคำนึงถึงความสอดคล้องกับความต้องการเดินทางและคุณลักษณะของเมืองตามขนาด นอกจากนี้ ที่ปรึกษาจะจัดทำเป็นข้อเสนอในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดรูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ

ที่เหมาะสม ผนวกไว้ในแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค สำหรับเป็นข้อมูลและแนวทางประกอบการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

3. การจัดทำแผนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (Urban Public Transport) ของเมืองในภูมิภาค ที่กำหนดรูปแบบและระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองในแต่ละเมือง โดยการจัดทำหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเพื่อจัดกลุ่มเมืองภูมิภาคในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มเมืองขนาดเล็ก กลุ่มเมืองขนาดกลาง และกลุ่มเมืองขนาดใหญ่ จากนั้นที่ปรึกษาจะจัดแบ่งเมืองภูมิภาคทั้ง 76 จังหวัด ตามกลุ่มเมืองพร้อมจัดทำแผนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (Urban Public Transport) ของเมืองภูมิภาค แยกตามกลุ่มขนาดของเมืองเป็นแผนฯ สำหรับกลุ่มเมืองขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ จากนั้นที่ปรึกษาจะทำการจัดลำดับความสำคัญเพื่อคัดเลือกเมืองที่สมควรเร่งรัดดำเนินการในกลุ่มเมืองขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ อย่างน้อยกลุ่มละ 5 เมือง และคัดเลือกเมืองจากกลุ่มดังกล่าวให้เหลือเมืองต้นแบบ ขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ กลุ่มละ 1 เมือง รวมเป็น 3 เมือง เพื่อทำการศึกษาลักษณะของเมืองสภาพปัญหาาระบบขนส่งสาธารณะ

และความต้องการเดินทางอย่างละเอียด เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์เสนอรูปแบบและแนวเส้นทาง ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับเมืองต้นแบบแต่ละเมือง ซึ่งสนช. จะทำการออกแบบแนวคิดด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม รวมทั้งประเมินผลประโยชน์ด้านการจราจรที่ได้จากการพัฒนาโครงการ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้น เพื่อนำไปสู่การประเมินความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์และการเงิน และจัดทำข้อเสนอรูปแบบการลงทุนและการบริหารโครงการ โดยผลการศึกษาออกแบบพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองต้นแบบจะมีรายละเอียดเพียงพอพร้อมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหรือภาคเอกชนสามารถรับไปดำเนินการเพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไปได้

4. การจัดทำ “คู่มือการจัดทำระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (Urban Public Transport) ของเมืองในภูมิภาค” โดยมีเนื้อหาและรายละเอียดเพียงพอให้ สนช. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าใจถึงกระบวนการจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (Urban Public Transport) ของเมืองในภูมิภาคได้เป็นอย่างดี และสามารถนำไปประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานต่อไปได้อย่างเป็นรูปธรรม



5. การจัดทำ “คู่มือการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (Urban Public Transport) ของเมืองในภูมิภาคทั้ง 3 ระดับ พร้อมจัดทำโปรแกรมสำเร็จรูปเพิ่มเติม เพื่อช่วยในการจัดเก็บและประมวลผลฐานข้อมูล เพื่อเป็นเครื่องมือให้กับ สนช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใช้ประกอบการดำเนินการเพื่อติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการ ซึ่งจะช่วยในการขับเคลื่อนแผนงานฯ ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

พื้นที่โครงการ

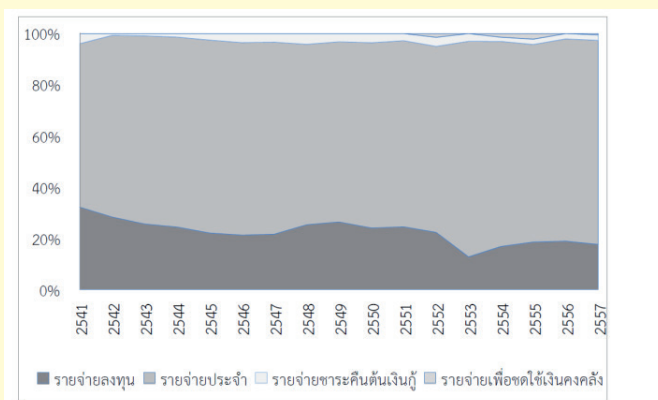
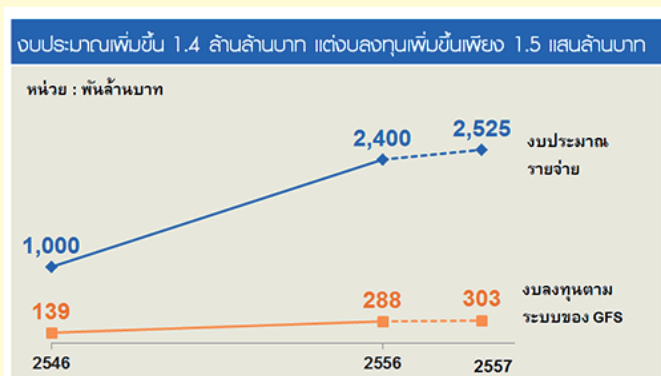
พื้นที่โครงการจะครอบคลุมเขตเมืองของเมืองในภูมิภาค (เขตเมือง หมายถึง พื้นที่ที่มีประชาชนอยู่หนาแน่น มีความต้องการในการเดินทางและเหมาะสมที่จะมีระบบขนส่งสาธารณะ)



กรอบแนวคิดรูปแบบการลงทุนและการอุดหนุนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง : บทบาทที่คาดหวังจากส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่ง นอกจากจะเป็นภารกิจขั้นพื้นฐานที่รัฐจะต้องมีหน้าที่ในการจัดหาเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนให้เพียงพอและมีคุณภาพแล้ว ยังเป็นกลไกสำคัญอย่างหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้มีการเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ รวมทั้งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในยุคโลกาภิวัตน์ที่แต่ละประเทศจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน โดยจะเห็นได้จากความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนใน

การพัฒนาให้เป็นเมืองหน้าอยู่ จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก ในช่วงเวลาที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งลดลงอย่างมาก ในขณะที่มีความต้องการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งที่เพิ่มขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 1 ในช่วงเวลาที่ผ่านมา งบประมาณรายจ่ายเพิ่มขึ้นกว่า 2.4 เท่าหรือเพิ่มขึ้นเป็นเงินถึง 1.4 ล้านล้านบาท ในขณะที่งบลงทุนกลับเพิ่มขึ้นเพียง 1.5 แสนล้านบาท และมีสัดส่วนเพียง 12% ของงบประมาณเท่านั้น นอกจากนี้งบประมาณรายจ่าย ที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 9.2% ต่อปียังขยายตัวเร็วกว่าอัตราการเติบโตของ GDP (รวมเงินเฟ้อ) ที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยเพียง 7.2% ต่อปีอีกด้วย¹



ที่มา : เอกสารงบประมาณโดยสังเขปปีงบประมาณ 2546 – 2557 ของ สำนักงบประมาณ

รูปที่ 1 สัดส่วนงบลงทุนต่องบประมาณของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา

¹งานวิจัย Policy Watch เรื่อง 10 ปีงบประมาณไทย...เราเรียนรู้อะไร ของสถาบันอนาคตไทยศึกษา

สาเหตุหลักในช่วงก่อนหน้าที่ทำให้การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมีจำนวนลดลงมาจากข้อจำกัดด้านงบประมาณซึ่งมีรายจ่ายประจำค่อนข้างมาก รวมทั้งรายละเอียดและขั้นตอนในการพิจารณาโครงการที่ไม่ชัดเจน อีกทั้งมีระยะเวลาในการดำเนินโครงการยาวนาน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งจัดทำแนวทางเพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งในภาพรวม รวมทั้งเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการโครงการเมื่อแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตัดสินใจลงทุนประกอบด้วยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะต้องพิจารณาถึงบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ กล่าวคือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีความใกล้ชิดกับพื้นที่ จะต้องวิเคราะห์ปัญหาและความต้องการของชุมชนส่วนราชการซึ่งมีผู้เชี่ยวชาญ แต่ละด้านต้องทำหน้าที่ให้คำปรึกษาในการดำเนินการแก้ปัญหาต่างๆ ทั้งนี้จะทำให้เกิดการดำเนินการร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม โดยพร้อมเปิดโอกาสให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบางแห่ง

ที่มีศักยภาพและความพร้อม ในการลงทุนโครงการ เช่น สภาพแวดล้อมและแหล่งเงินทุน เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม รวมถึงภาคเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและมีการบริหารงานที่คล่องตัว ส่งผลให้การตัดสินใจแก้ปัญหาบางประการเป็นไปอย่างรวดเร็ว

1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่ง ประกอบด้วยส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีอำนาจในการกำหนดนโยบาย การจัดทำบริการสาธารณะและการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังนี้

1.1 ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม แบ่งตามประเภทโครงการเป็นการขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม

ที่	ประเภทโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
		ส่วนราชการ	รัฐวิสาหกิจ
1)	ทางบก	กรมทางหลวง (ทล.)	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
		กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	
		กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
2)	ทางราง	-	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
			การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
3)	ทางน้ำ	กรมเจ้าท่า (จท.)	การทำเรือแห่งประเทศไทย(กทท.)
4)	ทางอากาศ	กรมการบินพลเรือน (บพ.)	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
			บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

1.2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล (เทศบาลมี 3 ประเภท คือ เทศบาลตำบล เทศบาลเมือง และเทศบาลนคร) และองค์การบริหารส่วนตำบล) และ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ (กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา) ในที่นี้อำนาจหน้าที่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ

ระบบขนส่งของแต่ละหน่วยงาน หากใช้เกณฑ์พิจารณาขนาดของพื้นที่และการปกครอง จะแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

- หน่วยงานที่บริหารพื้นที่ที่อยู่ในเขตจังหวัด ได้แก่ เทศบาล องค์การบริหาร ส่วนตำบล และเมืองพัทยา
- หน่วยงานที่บริหารภาพรวมของจังหวัด ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด และกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 2 อำนาจหน้าที่ของเทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบลและเมืองพัทยา

หัวข้อ	เทศบาล ²		องค์การบริหารส่วนตำบล ³	เมืองพัทยา ⁴
	เทศบาลตำบลและเทศบาลเมือง	เทศบาลนคร		
1. อำนาจหน้าที่ทั่วไป	<ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีตลาด ทำเทียบเรือ และท่าข้าม • จัดให้มีเทศพาณิชย์ 	<ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีและควบคุมตลาด ทำเทียบเรือ ท่าข้าม และที่จอดรถ • จัดให้มีเทศพาณิชย์ • วางผังเมือง และควบคุมการก่อสร้าง • ส่งเสริมการท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีตลาด ทำเทียบเรือและท่าข้าม • กิจการการพาณิชย์ • ผังเมือง • กิจการการท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีและควบคุมตลาด ทำเทียบเรือ และที่จอดรถ • ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการผังเมืองและการควบคุมการก่อสร้าง • จัดการจราจร • ควบคุมและส่งเสริมกิจการท่องเที่ยว
2. การดำเนินงานนอกพื้นที่	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • ทำกิจการนอกเขต อบต. ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ได้ โดยกิจการดังกล่าวต้องอยู่ในอำนาจหน้าที่ของตนเอง และต้องได้รับความยินยอมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 	
3. จัดตั้งหรือถือหุ้นในบริษัทและการให้สัมปทาน	<ul style="list-style-type: none"> • ตั้งหรือถือหุ้นในบริษัทเพื่อดำเนินงานด้านสาธารณูปโภคเทศบาลหรือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ที่ถือหุ้นร่วมกัน ซึ่งจะต้องมีมูลค่าหุ้นรวมกันมากกว่าร้อยละ 50 และได้รับอนุมัติจากกระทรวงมหาดไทย 			<ul style="list-style-type: none"> • ให้สัมปทานแก่เอกชน และสามารถเรียกเก็บค่าบริการต่างๆ ได้

หมายเหตุ : เทศพาณิชย์ คือ กิจการเชิงพาณิชย์ที่สร้างรายได้ให้กับเทศบาล

²พระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

³พระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

⁴พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ.2542และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ตารางที่ 3 อำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดและกรุงเทพมหานคร

หัวข้อ	องค์การบริหารส่วนจังหวัด ⁵	กรุงเทพมหานคร ⁶
1. อำนาจหน้าที่ทั่วไป	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแผนพัฒนาจังหวัด สนับสนุนการพัฒนาท้องถิ่น จัดสรรเงินให้กับราชการท้องถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้ามและที่จอดรถ จัดให้มีและบำรุงรักษาทางบกและทางน้ำ ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการพาณิชย์ของกรุงเทพมหานคร ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการผังเมือง ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการควบคุมอาคาร ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการสาธารณสุข ดำเนินกิจการการขนส่ง
2. การดำเนินงานนอกพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> กิจการใด ๆ ที่อยู่ในเขต อบจ.และให้ราชการส่วนท้องถิ่นร่วมกันหรือให้ อบจ.ดำเนินการ 	<ul style="list-style-type: none"> ทำกิจการนอกเขตกรุงเทพมหานครได้
3. จัดตั้งหรือถือหุ้นในบริษัทและการให้สัมปทาน	<ul style="list-style-type: none"> ให้สัมปทานแก่เอกชนและสามารถเรียกเก็บค่าบริการต่าง ๆ ได้แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัดและผู้ว่าราชการจังหวัด 	<ul style="list-style-type: none"> ตั้งบริษัทจำกัดหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดได้ โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานด้านสาธารณสุขโรค กรุงเทพมหานครหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ๆ ที่ถือหุ้นร่วมกันจะต้องมีมูลค่าหุ้นรวมกันมากกว่าร้อยละ 50 และผ่านความเห็นชอบของสภากรุงเทพมหานครและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ให้สัมปทานแก่เอกชนและสามารถเรียกเก็บค่าบริการต่าง ๆ ได้แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภากรุงเทพมหานครและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ในอดีตการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่ง ส่วนใหญ่จะริเริ่มพัฒนาโดยหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจจากส่วนกลางเป็นหลัก ซึ่งบางส่วนก็ยังมีปัญหาความซ้ำซ้อนของโครงการและการจัดแบ่งพื้นที่ดำเนินงานตามความรับผิดชอบ ดังตัวอย่าง เช่น แผนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง และระบบทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในบางเส้นทาง การพัฒนาระบบรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีทั้งหน่วยงานส่วนท้องถิ่นคือกรุงเทพมหานคร (กทม.) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นต้น ในขณะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะดำเนินการโครงการขนาดเล็กภายในพื้นที่ เช่น ท่าเทียบเรือโดยสาร การก่อสร้างและปรับปรุงถนนในเขตเมืองหรือท้องถิ่นของตนที่มีมูลค่าไม่สูงมากนัก ซึ่งหากมีเงินสูงมากก็จะดำเนินการโดยหน่วยงานราชการส่วนกลาง คือ กรมทางหลวง (ทล.) หรือ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) แม้ว่าจะอยู่ภายในพื้นที่ความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก็ตาม นั่นแสดงถึงการจัดแบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งที่ยังไม่ชัดเจน แม้ว่าจะไม่ขัดต่อกฎหมาย

⁵พระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

⁶พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2528 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ที่ได้ให้อำนาจหน้าที่ในการลงทุนโครงการก็ตาม นอกจากนี้ยังมีโครงการระบบขนส่งสาธารณะหลายประเภทที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับมอบจากหน่วยงานภาครัฐให้เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ แต่ภายหลังประสบปัญหาด้านการดำเนินการและบำรุงรักษา ซึ่งบางโครงการมีรายจ่ายในการดำเนินงาน และค่าบำรุงรักษา มากกว่ารายได้ที่องค์กรได้รับทำให้หน่วยงานในท้องถิ่นจะต้องขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการบำรุงรักษาจากภาครัฐ เช่น ท่าเรือที่ได้รับโอนจากกรมเจ้าท่า หรือ สถานีขนส่งผู้โดยสาร ที่ได้รับมอบจากกรมการขนส่งทางบก เพราะจะต้องดำเนินงานตามเกณฑ์มาตรฐานที่หน่วยงานส่วนกลางกำหนดไว้ เป็นต้น

ในอนาคตมิติการพัฒนาเชิงพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะเข้ามามีบทบาทในการลงทุน และให้บริการด้านการขนส่งมากขึ้น เพราะต้องตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน ทำให้เกิดการริเริ่มโครงการเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการขนาดใหญ่ที่มีเงินลงทุนสูง อย่างเช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองในรูปแบบโมโนเรล (Monorail) และระบบรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และในเขตเมืองภูมิภาค ได้แก่ เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา หาดใหญ่ ภูเก็ต พัทยา ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยอมจ่ายเงินเพื่อดำเนินการศึกษา หรือออกแบบ โดยคาดหวังจะได้งบประมาณรายจ่ายสนับสนุนจากส่วนกลางในการดำเนินงานโครงการ ซึ่งในขณะนี้ยังไม่มีกฎเกณฑ์ กติกา หรือแนวปฏิบัติที่ชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นแนวทางและขั้นตอนในการศึกษา รูปแบบในการลงทุนและการบริหารจัดการ ตลอดจนกรอบการอุดหนุนโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อยู่ภายใต้การกำกับดูแล ของกระทรวงมหาดไทย ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐ จำเป็นต้องเร่งรัดกำหนดกฎเกณฑ์ และแนวปฏิบัติให้ได้ข้อสรุป ที่ชัดเจนโดยเร็ว เพื่อผลักดันแผนงาน/โครงการที่ดีให้เกิดผลสำเร็จ

จากการทบทวนบทบาทอำนาจหน้าที่ต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว สามารถจัดแบ่งออกเป็น ส่วนกลาง (ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ) และส่วนท้องถิ่น (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) ซึ่งจะมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน จากการทบทวนหลักเกณฑ์การแบ่งการบริการสาธารณะระหว่างส่วนกลางกับส่วนท้องถิ่น พบว่าแนวคิดพื้นฐานทั่วไปซึ่งเป็นหลักสากลได้จัดแบ่งแยกการดำเนินกิจการสาธารณะระหว่างส่วนกลางกับส่วนท้องถิ่น โดยใช้หลักเกณฑ์การพิจารณา ดังนี้

1. ผลักผลประโยชน์มหาชน (Public Interest) สามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ประโยชน์มหาชนของรัฐซึ่งเป็นประโยชน์ของพลเมืองกลุ่มใหญ่และเป็นความต้องการส่วนรวมของประชาชนทั่วทั้งประเทศ และประโยชน์มหาชนของท้องถิ่นซึ่งเป็นของพลเมืองที่อาศัยอยู่ในท้องถิ่นหนึ่งโดยเฉพาะ

2. ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ (Management Efficiency) เป็นการพิจารณาในเรื่องของต้นทุนในการให้บริการ และคุณภาพของบริการสาธารณะที่จัดทำขึ้น

3. หลักความรับผิดชอบต่อการจัดบริการ (Accountability) กิจกรรมที่ตอบสนองความต้องการของหน่วยชุมชนระดับใด ควรมอบให้หน่วยการปกครองระดับนั้นเป็นเจ้าของและเป็นผู้ดำเนินการ

4. หลักความสามารถของท้องถิ่น (Local Capability) เกิดจากพื้นฐานแนวคิดว่าการดำเนินกิจกรรมสาธารณะทั้งหมดเป็นหน้าที่ของหน่วยการปกครองท้องถิ่นในระดับล่างสุดเสมอ หน่วยงานปกครองท้องถิ่นในระดับสูงขึ้นไปจะเลือกดำเนินกิจกรรมสาธารณะใด ๆ ก็ต่อเมื่อท้องถิ่นระดับล่างไม่มีศักยภาพที่จะดำเนินการได้ หรือหากดำเนินการได้ก็อาจเกิดปัญหากระทบกับท้องถิ่นอื่น ๆ หรือเป็นผลเสียหาย ต่อประเทศชาติโดยรวม

ดังนั้นการจัดแบ่งความรับผิดชอบในการดำเนิน

งานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งนั้น จะต้องพิจารณาถึงหลักความรับผิดชอบในการจัดบริการและหลักผลประโยชน์ที่คาดว่าประชาชนจะได้รับ กล่าวคือ หากโครงการเป็นประโยชน์กับประชาชนในวงกว้าง ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจควรเป็นผู้ลงทุน หากโครงการเป็นบริการสาธารณะแก่ประชาชนในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งได้รับประโยชน์ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรเป็นผู้รับผิดชอบและบริหารโครงการ แต่ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพในการจัดการ และหลักขีดความสามารถของท้องถิ่นด้วย ว่ามีศักยภาพในการบริหารจัดการได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งแต่ละท้องถิ่นก็จะมีศักยภาพที่แตกต่างกันไป เมื่อได้หน่วยงานรับผิดชอบแล้วจึงนำมาพิจารณาการรอบการอุดหนุนงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสมจากภาครัฐ และเป็นที่ยอมรับจากทุกฝ่าย

2.แนวทางในการดำเนินโครงการ

ปัญหาความคุ้มค่าและความเหมาะสมของโครงการก็เป็นประเด็นสำคัญในลำดับแรกๆ ที่จะต้องนำมาพิจารณาและจัดทำรายละเอียดให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ เนื่องจากเป็นที่ทราบโดยทั่วไปว่า การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ซึ่งมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมค่อนข้างสูง (Economic Internal Rate of Return: EIRR) ในขณะที่ผลตอบแทนทางการเงินต่ำ (Financial Internal Rate of Return: FIRR) หรือบางโครงการก็ไม่ได้มีรายได้ แต่อย่างไรก็ดีในการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการก็จะมีหลากหลายและมาตรฐานที่แตกต่างกัน ตลอดจนสมมติฐานที่ใช้ในขั้นตอนการศึกษาโครงการก็เป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ เพราะที่ผ่านมา มักจะทำให้โครงการประสบปัญหาเมื่อเปิดให้บริการ โดยหลายโครงการประสบปัญหาจากรายได้ที่ได้รับต่ำกว่าการคาดการณ์มาก

ดังนั้นจึงมีความจำเป็นจะต้องมีแนวทางและขั้นตอนเพื่อให้ได้ผลการศึกษามีมาตรฐานสำหรับสามารถตรวจสอบข้อมูลที่จำเป็นเพียงพอและเชื่อถือได้ อ่างอิงแหล่งที่มาได้อย่างถูกต้อง รวมถึงวิเคราะห์ข้อจำกัดต่างๆ โดยแบ่งการดำเนินโครงการในเบื้องต้นได้เป็น 3 ขั้นตอน กล่าวคือ

2.1 การวางแผนและศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุน เริ่มจากการวางยุทธศาสตร์ นโยบาย แผนงานระดับประเทศ กระจายสู่แผนงานทั้งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยการวางแผนโครงการให้สอดคล้องกับแผนงานในภาพรวม รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามความพร้อม ความจำเป็นเร่งด่วน และการจัดการภาระความเสี่ยงที่เหมาะสม

การพิจารณาผู้รับประโยชน์ที่แท้จริงทั้งทางตรงและทางอ้อม ความเหมาะสมของโครงการทั้งทำเลที่ตั้ง สภาพแวดล้อม สถานะการเงินการคลัง ระยะเวลาในการดำเนินงาน ความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการ (Financial Internal Rate of Return – FIRR) และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return – EIRR) เพื่อสร้างรูปแบบการลงทุน และการกำกับดูแลที่เหมาะสม

วิธีการพิจารณารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมในต่างประเทศเพื่อประยุกต์ใช้สำหรับประเทศไทยในการวิเคราะห์ผลประโยชน์และความคุ้มค่าในการลดภาระงบประมาณในระยะยาว เช่น รูปแบบการให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนทั้งในเชิงคุณภาพการให้บริการและต้นทุน การดำเนินการ โดยในหลายประเทศประเมินรูปแบบของความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money : VfM) จากการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายระหว่างรัฐดำเนินการเอง และรูปแบบ ความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership- PPP) โดยวิธีการคำนวณแบบ Public Sector Comparator (PSC)

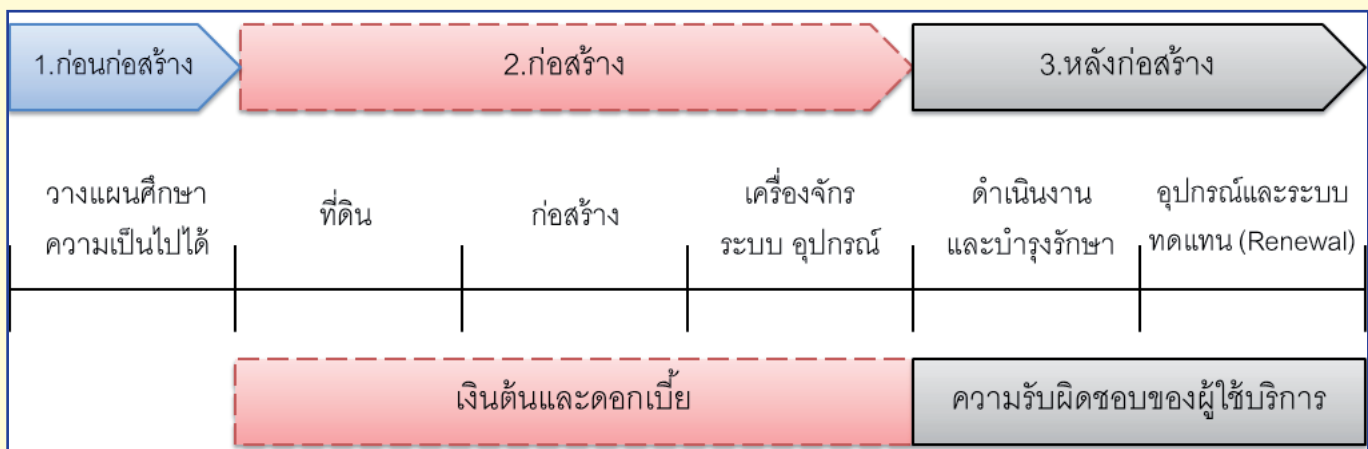
ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงข้อแตกต่างของสถานภาพทางการเงินของโครงการจากการใช้วิธีการดำเนินการที่ต่างกัน โดยการประมาณการค่าใช้จ่าย รายได้ และความเสี่ยงในรูปแบบของกระแสเงินสด (Cash flow) แล้วคำนวณด้วยอัตราดอกเบี้ยเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value)

2.2 การก่อสร้าง เริ่มจากการจัดหาที่ดิน การก่อสร้างโครงการ ติดตั้งเครื่องจักร อุปกรณ์และงานระบบ โดยการจัดหาที่ดินเพื่อทำโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะต้องผ่านที่ดินทั้งภาครัฐ และเอกชน เพื่อให้เอกชนสามารถเข้าถึงได้สะดวกสบาย และรวดเร็ว จึงต้องใช้อำนาจรัฐ ในการจัดหา ส่วนการก่อสร้าง จัดซื้อเครื่องจักร อุปกรณ์ และงานระบบในโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งแต่ละประเภทต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญที่แตกต่างกันและเงินลงทุนสูง รัฐ/รัฐวิสาหกิจจะต้องพิจารณาว่าหน่วยงานใดเป็นผู้ลงทุนโครงการ หากมีงบประมาณไม่เพียงพอในการก่อสร้าง หน่วยงานนั้นๆ จะต้องได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐหรือไม่ และเป็นสัดส่วนเท่าใด หรือจะให้เอกชนร่วมดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับรูปแบบการลงทุน และตัวชี้วัดต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนโครงการ เช่น อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)

ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ฐานะการเงิน การคลัง และอัตราส่วนการก่อหนี้

2.3 การบริหารจัดการและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ จะเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ก่อสร้างเสร็จ เปิดใช้โครงการและการบริหารตลอดระยะเวลาในการดำเนินโครงการซึ่งเป็นหน้าที่ของหน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ผู้ใช้บริการหรือผู้ได้รับประโยชน์จากโครงการทั้งทางตรงและทางอ้อมควรเป็นผู้รับผิดชอบ เพื่อให้ภาครัฐสามารถนำงบประมาณไปจัดทำโครงการอื่นต่อไปได้ หากรายรับที่ได้จากการให้บริการทั้งทางตรงและทางอ้อมไม่เพียงพอในการดำเนินงานส่วนนี้ตลอดไป จะทำให้ภาครัฐไม่สามารถลงทุนโครงสร้างพื้นฐานใหม่ได้ซึ่งจะต้องมีการพิจารณาความจำเป็น เร่งด่วนและความเหมาะสมต่อเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง

ดังนั้นหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการควรพิจารณาตั้งแต่เริ่มวางแผนโครงการ ว่าหน่วยงานใด ที่มีศักยภาพเพียงพอในการบริหารโครงการ การเตรียมความพร้อม การประมาณการรายได้และรายจ่าย ที่จะเกิดขึ้นอย่างเหมาะสม เพื่อที่จะสามารถดำเนินการบริหารโครงการได้ตามระยะเวลาที่กำหนด รวมถึงลดภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ เพื่อลดภาระการอุดหนุนจากภาครัฐ



รูปที่ 2 ตัวอย่างขั้นตอนในการดำเนินโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะ

3. รูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งของประเทศไทย : ความท้าทายที่ต้องปรับเปลี่ยน

ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่พึงพา งบประมาณรายจ่ายของภาครัฐและรายได้จากการดำเนินงานโครงการเพียงเท่านั้นคงเป็นไปได้ยาก หากสามารถนำตัวอย่างการดำเนินงานโครงการในต่างประเทศที่มีลักษณะใกล้เคียงมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทยเพื่อให้ได้รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ อันจะเป็นการลดภาระงานที่ไม่จำเป็นและแบ่งเบาภาระงบประมาณของภาครัฐ อีกทั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและสามารถจัดทำโครงการได้อย่างสอดคล้องเท่าทันสถานการณ์และปัจจัยแวดล้อม ตอบสนองตามความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการอีกด้วย ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายหรือหากมีความจำเป็น ก็ต้องทำการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะเป็นหลักสำคัญ เช่น

1. การพิจารณารูปแบบการให้เอกชนร่วมดำเนินการในรูปแบบที่เหมาะสม (PPP) ซึ่งเป็นการจัดสรรสิทธิ (Right) ความเสี่ยง (Risks) และความรับผิดชอบ (Responsibility) ขององค์ประกอบในโครงการให้กับ

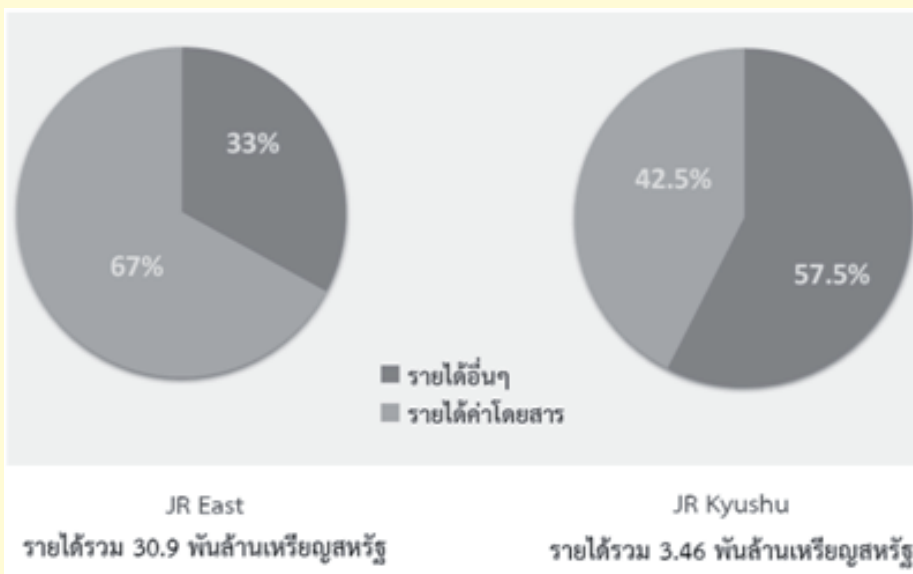
ผู้ที่มีความสามารถและมีประสบการณ์สูงสุดในการจัดการกับความเสี่ยงนั้น ซึ่งคาดหวังจะทำให้โครงการเกิดประสิทธิผลบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ได้ ไม่ใช่แค่เพียงต้องการเม็ดเงินจากภาคเอกชนเท่านั้น หากแต่เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้วย

2. การเพิ่มรายได้ในธุรกิจเสริม (non-core business) ของโครงการ นอกจากการพึ่งพารายได้หลักซึ่งเป็นค่าโดยสาร ค่าผ่านทาง หรือค่าใช้บริการของโครงการ (core business) แล้ว เช่น การสร้างรถไฟฟ้า นั้น ภาครัฐควรวางแผนเพื่อหารายได้ที่ไม่ใช่ค่าโดยสาร (การขายเช่าหรือบริหารอสังหาริมทรัพย์) โดยรัฐสามารถลงทุนเอง ร่วมทุนกับเอกชน ให้สัมปทาน ให้สิทธิในการบริหาร หรือจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะกิจ

จากการทบทวนการพัฒนาโครงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งในหลายประเทศล้วนให้ความสำคัญในการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการมีส่วนร่วมในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และการดักเก็บมูลค่า (Value Capture) จากมูลค่าของอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ ที่เพิ่มขึ้น อันเกิดจากการพัฒนาโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งได้อย่างเหมาะสมและเป็นธรรม จะช่วยลดหรือแบ่งเบาภาระการลงทุนโครงการของภาครัฐได้เป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างของต่างประเทศ



การพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น หรือ รถไฟฟ้าชินคันเซน ซึ่งรัฐบาลกลางและส่วนท้องถิ่น ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนภาคเอกชน (บริษัทในเครือ JR Group) เป็นผู้ลงทุนจัดซื้อขบวนรถ บริหารจัดการเดินรถ และบำรุงรักษา โดยที่มาของรายได้ในการดำเนินงาน มาจาก 2 ส่วน ประกอบด้วย รายได้ค่าโดยสาร และ รายได้ที่ไม่ใช่ค่าโดยสาร เช่น การขาย เช่าหรือบริหาร อสังหาริมทรัพย์⁷ เป็นต้น ทั้งนี้รายได้ในรถไฟฟ้าแต่ละสาย มีอัตราส่วนที่ต่างกัน เช่น รถไฟฟ้าสาย JR East มี รายได้ค่าโดยสารมากกว่ารายได้อื่นๆ โดยมีรายได้จาก ค่าโดยสารร้อยละ 67 และรายได้อื่นๆ ร้อยละ 33 ในขณะที่ รถไฟฟ้าสาย JR Kyushu มีรายได้ค่าโดยสารน้อยกว่า รายได้อื่นๆ โดยรายได้ค่าโดยสารคิดเป็นร้อยละ 42.5 และรายได้อื่นๆ ร้อยละ 57.5 ตามลำดับ ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 สัดส่วนรายได้ของรถไฟฟ้าสาย JR East และ JR Kyushu

สนามบิน Frankfurt ประเทศเยอรมัน ในอดีต สนามบิน Frankfurt อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ เมืองแฟรงเฟิร์ต รัฐบาลรัฐเฮสส์ และรัฐบาลกลาง ของประเทศเยอรมันร่วมกัน แต่ต่อมาในปี 2001 ได้นำสนามบินดังกล่าวเข้าสู่ตลาดหลักทรัพย์และ จำหน่ายหุ้นให้แก่นักลงทุนที่สนใจ โดยมีหน่วยงาน

Fraport AG⁸ ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการสนามบิน ครอบคลุมตั้งแต่การวางแผน การบริหารด้านการบิน⁹ การบริหารและดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และการดำเนินงานด้านธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยมีแหล่ง เงินทุนจากผู้ถือหุ้น 5 กลุ่ม ได้แก่ รัฐเฮสส์ 31.4% เมืองแฟรงค์เฟิร์ต 20.1% สายการบิน Lufthansa 10% Julius Bär Holding 5.1% และนักลงทุนที่สนใจอีก 33.4%

การพัฒนาท่าเรือในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี¹⁰ การพัฒนาท่าเรือรวมถึงท่าเรือประมงที่เป็นบริการ สาธารณะของรัฐ โดยเปิดโอกาสให้ผู้ลงทุนเอกชนเสนอ แนวทางการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของพื้นที่ด้านหลังท่าเรือ และหารายได้จากพื้นที่ดังกล่าว โดยในปี พ.ศ.2550 มีโครงการท่าเรือที่ดำเนินการในรูปแบบดังกล่าว จำนวน

19 ท่า โดยการลงทุนส่วนใหญ่ เป็นการลงทุนพัฒนาท่าเรือ ขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

บทสรุป

ท้ายที่สุดแล้วทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนส่งของประเทศต่อไปในอนาคต จำเป็นต้องอาศัย ความร่วมมือกันของหน่วยงานที่มี ส่วนเกี่ยวข้องทั้งในส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครอง

ส่วนท้องถิ่น ให้มีการประสานงานตั้งแต่ขั้นกระบวนการ วางแผน การศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ รวมทั้งการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การออกแบบ รายละเอียดตามแนวทางที่ได้กำหนดไว้ การจัดแบ่งหน้าที่ ความรับผิดชอบ รวมทั้งการกำกับดูแลและติดตามผล เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่ง ของประเทศที่สอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างบูรณาการ ระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง ที่ต้องกำหนดทิศทาง

⁷Corporate data. (2015). Retrieved from <http://www.jreast.co.jp/e/data/index.html>

⁸<http://www.icao.int/sustainability/CaseStudies/Germany.pdf>

⁹<http://www.fraport.com/en/our-expertise.html>

¹⁰สำนักเศรษฐกิจมหภาค สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง วันที่ 26 ตุลาคม 2553

การพัฒนาในเชิงภาพรวมของประเทศ หน่วยงานส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจเจ้าของโครงการ และ/หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งในพื้นที่ของตนเอง เพราะจะทราบความต้องการและสภาพปัญหาในพื้นที่ได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้เพื่อแบ่งเบาภาระหน้าที่ และความรับผิดชอบของรัฐบาลอันเป็นการนำไปสู่การกระจายภารกิจหน้าที่ไปสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยุคใหม่ และสอดคล้องกับพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ซึ่งมีหลักการพื้นฐานว่า “รัฐจะต้องกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นพึ่งตนเองและตัดสินใจในกิจการท้องถิ่นได้เอง พัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น และระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ตลอดทั้งโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศในท้องถิ่นให้ทั่วถึงและเท่าเทียมกันทั่วประเทศ รวมทั้งพัฒนาจังหวัดที่มีความพร้อมให้เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขนาดใหญ่ โดยคำนึงถึงเจตนารมณ์ของประชาชนในจังหวัดนั้น” ประกอบกับกรอบแนวคิดการถ่ายโอนงานภารกิจสู่ท้องถิ่นในอนาคตนั้น รัฐจะต้องให้ความสำคัญแก่ท้องถิ่น ตามหลักเสริมสร้างบทบาทการมีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะมีอิสระในการกำหนดนโยบาย บริหารจัดการภารกิจเพื่อประโยชน์สาธารณะ การพัฒนาบุคคลากร การเงิน การคลัง และมีอำนาจหน้าที่จัดให้มีบริการสาธารณะเป็นการเฉพาะตอบสนองตามความต้องการของพื้นที่ ภายใต้การจัดสรรทรัพยากรสนับสนุนอย่างเหมาะสม

และเป็นไปได้ของรัฐบาล โดยรัฐบาลเป็นเพียงผู้ทำหน้าที่กำกับดูแลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเท่าที่จำเป็นภายในกรอบของกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น หากทำได้เช่นนี้ คาดหวังว่าจะช่วยกำจัดจุดอ่อนในปัจจุบันที่การพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะเขตพื้นที่เมืองหลักในภูมิภาค ไม่สามารถขับเคลื่อนโครงการนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง ด้วยเหตุผลที่ว่า การเสนอขออนุมัติโครงการตามขั้นตอน ขาดซึ่งข้อมูลหรือการศึกษาซึ่งแสดงถึงรูปแบบการบริหารจัดการโครงการอย่างยั่งยืนและเลี้ยงตัวเองได้ รวมทั้งขาดหลักเกณฑ์เบื้องต้นที่หน่วยงานเจ้าของโครงการจะใช้ประกอบการพิจารณาว่า ประเภทชนิดโครงการลักษณะใด จะต้องอาศัยแหล่งเงินลงทุนจากภาครัฐทั้งหมดหรือบางส่วนตามเนื้อหาที่ภาครัฐจำเป็นต้องให้การอุดหนุน หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะมีส่วนร่วมรับภาระเงินลงทุน ในสัดส่วนเท่าใด หรือภาคเอกชนจะมีส่วนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐได้มากน้อยเพียงใด ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักรู้ถึงประเด็นปัญหาและข้อจำกัดดังกล่าว จึงได้ริเริ่มจัดทำคู่มือการวิเคราะห์ความเหมาะสมเพื่อกำหนดรูปแบบลักษณะ การลงทุนและกรอบการอุดหนุนโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งสำหรับส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้หน่วยงานภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทาง ในการนำเสนอโครงการอย่างมีระบบ แบบแผน และเป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งคาดว่าคู่มือดังกล่าว จะพัฒนาจัดทำแล้วเสร็จ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2559





การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเตรียมความพร้อมสู่อนาคต

โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่

การพัฒนากระบวนรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย

การพัฒนากระบวนรถไฟให้เป็นระบบคมนาคมขนส่งเพื่อการเดินทางหลักของประชาชน เป็นแนวทางหนึ่งของการสร้างการขนส่งอย่างยั่งยืน (Sustainable Transport) ที่เห็นความคุ้มค่าในระยะยาว สามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละจำนวนมาก ช่วยลดความต้องการในการใช้รถยนต์ส่วนตัว ลดความสิ้นเปลืองในการใช้พลังงานและลดมลพิษที่ปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศซึ่งนานาอารยประเทศ ต่างก็พัฒนากระบวนรถไฟเป็นทางเลือกหลักของการเดินทาง สำหรับประเทศไทยนั้น รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือรถไฟประเภทต่างๆ ทั้งรถไฟฟ้ามหานครในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การปรับปรุงและพัฒนาทางรถไฟทั่วประเทศให้มีคุณภาพ และความปลอดภัยที่ดีขึ้น และการพัฒนารถไฟความเร็วสูง จึงเป็นการยกระดับคุณภาพการเดินทางทั่วประเทศให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

รถไฟความเร็วสูงจะเป็นการก้าวสู่ยุคใหม่ของการเดินทางด้วยรถไฟที่จะสร้างประสบการณ์ใหม่ให้แก่ผู้โดยสารช่วยสร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ประชาชนตามแนวเส้นทางได้อย่างมหาศาล รวมถึงการเป็นกุญแจสำคัญในการพัฒนาประเทศที่กระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ และเป็นการเตรียมความพร้อมสู่การเชื่อมต่อการเดินทาง



กับประเทศเพื่อนบ้านในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN ECONOMIC Community:AEC)

รถไฟความเร็วสูงคืออะไร

รถไฟความเร็วสูง ตามนิยามของ International Union of Railways หรือ UIC หมายถึง ระบบรถไฟซึ่งมีขบวนรถไฟและโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถทำให้การเดินทางในสภาวะปกติมีความเร็วสูงกว่า 250 กม./ชม บนเส้นทางที่ก่อสร้างใหม่ หรือความเร็วที่มากกว่า 200 กม./ชม. เมื่อรถวิ่งบนเส้นทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงในอนาคต

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรถไฟความเร็วสูงอย่างต่อเนื่อง โดยได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศึกษาเส้นทางสายเหนือ(กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-หนองคาย) สายใต้ (กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์) และการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ศึกษาเส้นทางสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง)

ทั้งนี้ เส้นทางสายเหนือได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก แล้วเสร็จ ปัจจุบันกำลังดำเนินโครงการระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่ เพื่อเติมเต็มการศึกษาแนวเส้นทางให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

แนวเส้นทางการพัฒนารถไฟความเร็วสูงช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่

การศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่ แนวเส้นทางส่วนใหญ่เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่ โดยมีจุดเริ่มต้นของโครงการที่สถานีพิษณุโลก ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับแนวรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ ระยะที่ 1 ไปสิ้นสุดที่สถานีเชียงใหม่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีความยาวของโครงการรวมทั้งสิ้น 288 กิโลเมตร ประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่ สถานีสุโขทัย ศรีสะเกษ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่

ตำแหน่งสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และหน่วยซ่อมบำรุงทาง

เป็นสถานีในเมืองโดยใช้พื้นที่ของสถานีรถไฟเดิม 3 แห่ง ได้แก่ สถานีลำปาง สถานีลำพูน และสถานีเชียงใหม่ และเป็นสถานีใหม่ 2 แห่ง ได้แก่ สถานีสุโขทัย ห่างจากตัวเมือง 6 กิโลเมตร และสถานีศรีสะเกษห่างจากตัวเมืองประมาณ 3 กิโลเมตร โดย

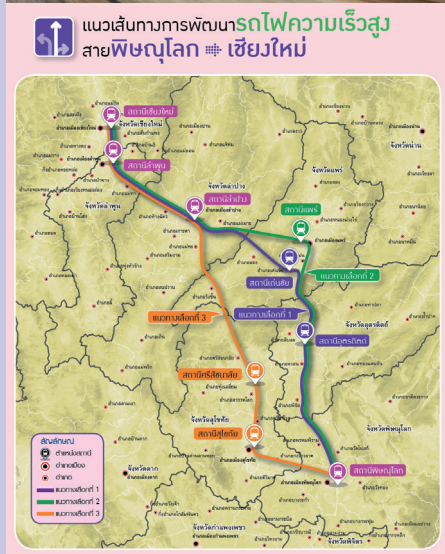
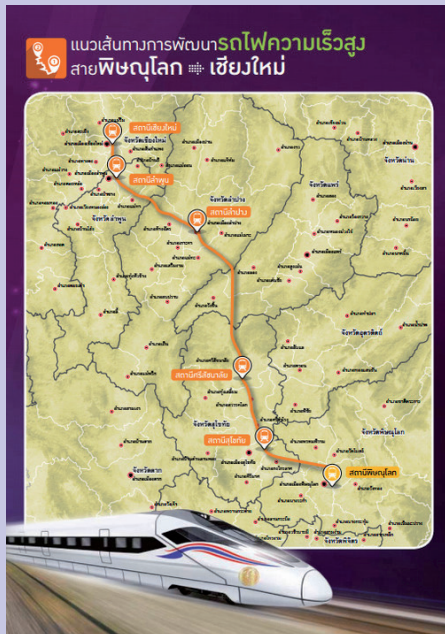
มีศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูงที่อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่และมีหน่วยซ่อมบำรุงทาง 3 แห่ง ที่ อำเภอศรีสะเกษ จังหวัดสุโขทัย อำเภอคลอง จังหวัดแพร่ และอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง

ลักษณะเส้นทางแบ่งออกเป็น 2 ช่วงได้แก่

ช่วงพิษณุโลก-ลำปาง เมื่อออกจากสถานีพิษณุโลกแนวเส้นทางจะยังคงใช้พื้นที่ในเขตทางรถไฟเดิมตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 12 จากนั้นเลี้ยวซ้ายไปทางทิศตะวันตกผ่านพื้นที่อำเภอพรหมพิราม จังหวัดพิษณุโลกเข้าสู่อำเภอกงไกรลาศ และสถานีสุโขทัย ที่อำเภอเมืองจังหวัดสุโขทัย จากนั้นเลี้ยวขวาไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือผ่านอำเภอศรีสำโรงและอำเภอสวรรคโลก เข้าสู่สถานีศรีสะเกษ อำเภอศรีสะเกษ จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงขวาจากไปทางทิศเหนือ ผ่านอำเภอวังชิ้นเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดแพร่ ยกกระบัตรรถไฟข้ามทางหลวงหมายเลข 1023 แล้วลดระดับเป็นอุโมงค์ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 11 (เด่นชัย-แขวงลำปาง) ขนานไปตามทางหลวงหมายเลข 11 ผ่านอำเภอแม่ทะ เข้าสู่สถานีลำปาง ที่อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง

ช่วงลำปาง-เชียงใหม่ ช่วงนี้จะมีทั้งแนวเส้นทางตัดใหม่และใช้พื้นที่เขตทางรถไฟเดิม โดยช่วงหนองวัวเฒ่า-สถานีห้างฉัตร เส้นทางรถไฟอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม จากสถานีห้างฉัตร-ลำพูน เป็นแนวเส้นทางตัดใหม่โดยเริ่มต้นจากสถานีห้างฉัตร จะเบี่ยงแนวไปทางซ้ายของทางรถไฟ





เดิมไปอำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 11 และ ทางรถไฟเดิมบริเวณสถานีศาลาแม่ทา จากนั้นไปบรรจบเข้ากับทางรถไฟเดิม บริเวณ กม. 647+000 ก่อนถึงสถานี ลำพูนประมาณ 10 กิโลเมตร วิ่งไปตามเขตทางรถไฟเดิมจนถึงสถานี ลำพูน และช่วงลำพูน-เชียงใหม่ เส้นทางรถไฟอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม เข้าสู่สถานีเชียงใหม่ ที่อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

รายการ	มูลค่าทางการเงิน (ล้านบาท)
ค่าก่อสร้างระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	568.28
ค่างานโยธา	120,452.46
ค่าก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง (งานระบบ)	1,744.16
ค่างานราง	23,101.81
ค่างานระบบไฟฟ้ากำลัง	19,958.15
ค่างานเครื่องกลและไฟฟ้า (ระบบราง)	14,919.85
ค่าขบวนรถ (ระยะแรก 15 ขบวน เริ่มในปี 2567)	18,706.28
ค่างานเพื่อเหลือเผื่อขาด (Provisional Sum)	12,305.00
ค่าควบคุมงาน	3,129.69
รวมค่าก่อสร้างระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	214,885.68
ค่าก่อสร้างระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่	
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	834.72
ค่างานโยธา	117,095.12
ค่าก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง (งานระบบ)	2,333.35
ค่างานราง	27,553.30
ค่างานระบบไฟฟ้ากำลัง	19,810.58
ค่างานเครื่องกลและไฟฟ้า (ระบบราง)	16,518.68
ค่าขบวนรถ (เพิ่มเติม 25 ขบวน เริ่มในปี 2569)	31,177.13
ค่างานเพื่อเหลือเผื่อขาด (Provisional Sum)	13,589.00
ค่าควบคุมงาน	3,500.00
รวมค่าก่อสร้างระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่	232,411.88
รวมค่าก่อสร้างระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2	447,297.56
ค่าดำเนินการและบำรุงรักษา	537,120.55
ค่าตรวจสอบติดตามสิ่งแวดล้อม	399.70
ค่าขบวนรถและงานระบบเพิ่มเติม	32,666.27
รวมทั้งหมด	1,017,484.08

*ข้อมูล: รายงานการศึกษาความเหมาะสม, ตุลาคม 2557

เทคโนโลยีหมวกนิรภัย เพื่อความปลอดภัย

เปิดโลก เทคโนโลยี



เคยทราบไหมว่าเมืองไทยมีจักรยานยนต์
มากเป็นอันดับที่ 8 ของโลก หรือ 17 ล้านคัน
จักรยานยนต์ เป็นหนึ่งในยานพาหนะที่ได้รับความนิยม
และมีการใช้อย่างแพร่หลายทั่วโลก โดยเฉพาะในประเทศไทย
คนไทยใช้จักรยานยนต์มากที่สุดเป็นอันดับ 8 ของโลก รวบรวม 17 ล้านคัน คิดเป็นร้อยละ 62
ของรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมดของประเทศ สัดส่วนการถือครองจักรยานยนต์สูงถึง 4 คน
ต่อคัน เพราะราคาไม่แพงและมีความคล่องตัวในการใช้



ในปี 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมใส่
หมวกกันน็อคแบบ 100 % เพื่อความปลอดภัยทาง
ท้องถนน ตามที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบ
โดยให้หน่วยงานราชการ องค์กรมหาชน รัฐวิสาหกิจ
องค์การปกครองท้องถิ่น มีมาตรการรณรงค์ส่งเสริม
การสวมหมวกนิรภัยด้วย หมวกกันน็อคนั้นมีหลาย
แบบ รวมถึงวิธีการที่จะเลือกใช้หมวกกันน็อคด้วยว่าควร
จะเลือกแบบไหนให้เหมาะสม

หมวกกันน็อคหรือหมวกนิรภัย (Helmet) มีลักษณะ
กลมคล้ายกระทง โผล่ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตจากวัสดุ
พลาสติกชนิด ABS ขั้นตอนการผลิตมีการเติมสารลด
การติดไฟเพื่อป้องกันการติดไฟของเปลือกหมวกกัน
น็อค การที่หมวกมีสีสรรที่เข้มสดหรือมีแถบสะท้อนแสง
นั้นเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ในระยะไกล นอกจากนี้
ยังมีส่วนประกอบอื่นๆที่ช่วยป้องกันอันตรายแก่ผู้สวมใส่
เช่น ร่องในหมวก กระบังหน้า สายรัดคาง แผ่นปิดหู
แผ่นเปิดหลังและคอ เป็นต้น



รูปแบบของหมวกกันน็อค (อ้างอิงจาก พรบ.

จราจรทางบก พ.ศ. 2522)

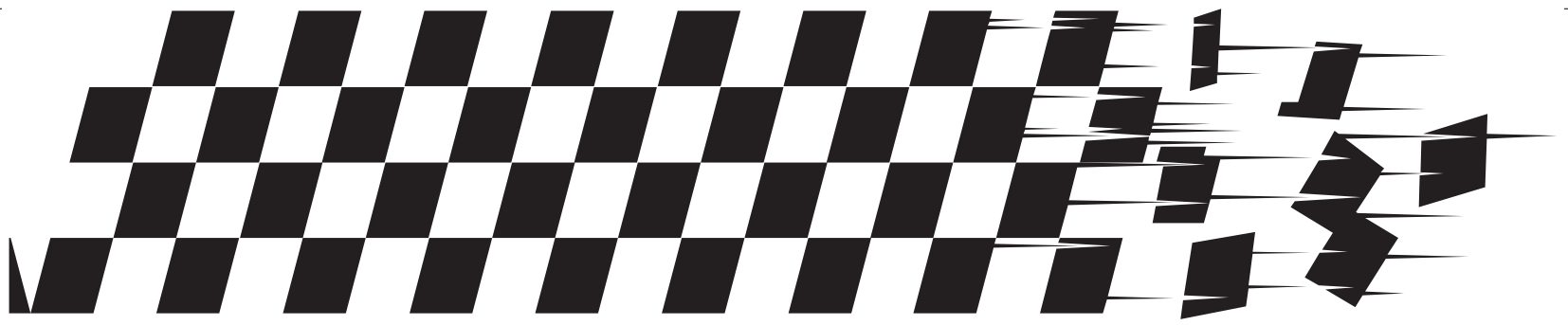
1. แบบปิดเต็มหน้า เปลือกหมวกมีลักษณะเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง ด้านหลัง ซากรรไกร และคาง
2. แบบเต็มใบ เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง และด้านหลัง เสมอแนวซากรรไกร และต้นคอ ด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคาง
3. แบบครึ่งใบ เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งวงกลมปิดด้านข้าง เสมอระดับหู

หมายเหตุ กรณีหมวกกันน็อคมีกระบังลม กระบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

การเลือกใช้หมวกกันน็อค

1. โครงสร้างหมวก โดยทั่วไปแล้วเปลือกนอกของหมวกกันน็อคทำมาจากวัสดุ polycarbonate และ Plastic มีการใช้กันอย่างแพร่หลายเนื่องจากราคาถูก ส่วนวัสดุ Carbon Fiber, Carbon Kevlar, Fiberglass นั้นจะมีราคาแพงจึงจะถูกใช้เป็นโครงสร้างหมวกที่มีคุณภาพสูงและราคาแพงตามไปด้วย
2. ฉนวนหุ้มศีรษะ (Liner) เลือกที่ถอดและเปลี่ยน Liner ช่างไหนได้ เมื่อเราใช้ไปนานๆ สัก 2 ปีขึ้นไป Liner ย่อมบางลงไปจึงควรจะเปลี่ยนเพื่อให้กระชับขึ้นมา Liner





ด้านในควรนุ่มสบาย ควรถอดเปลี่ยนและทำความสะอาดได้ เพราะการสวมใส่หมวกกันน็อคนั้น มีความอับชื้นสูง อาจจะมีกลิ่นที่ไม่พึงปรารถนาเกิดขึ้น

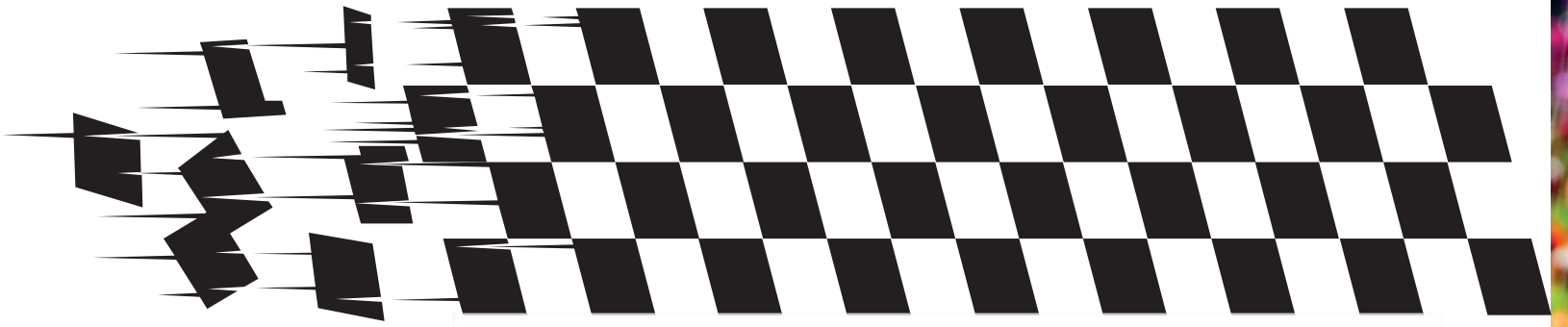


3. วัสดุช่วยลดแรงกระแทก (Expandable Polystyrene, EP8) ส่วนใหญ่เป็นโฟมอยู่ด้านใน Liner บางยี่ห้อเป็นแผ่นโฟมทั้งแผ่น บางยี่ห้อทำโฟมเป็นร่อง

เพื่อลดแรงกระแทก แต่สุดท้ายมันก็คือโฟมซึ่งสามารถแตกหักได้เสมอและมีการเสื่อมสภาพ นั่นคือเหตุผลที่สำคัญว่าทำไมเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นหรือมีอายุการใช้งานที่ยาวนาน เราจึงจำเป็นต้องมีหมวกกันน็อคใหม่

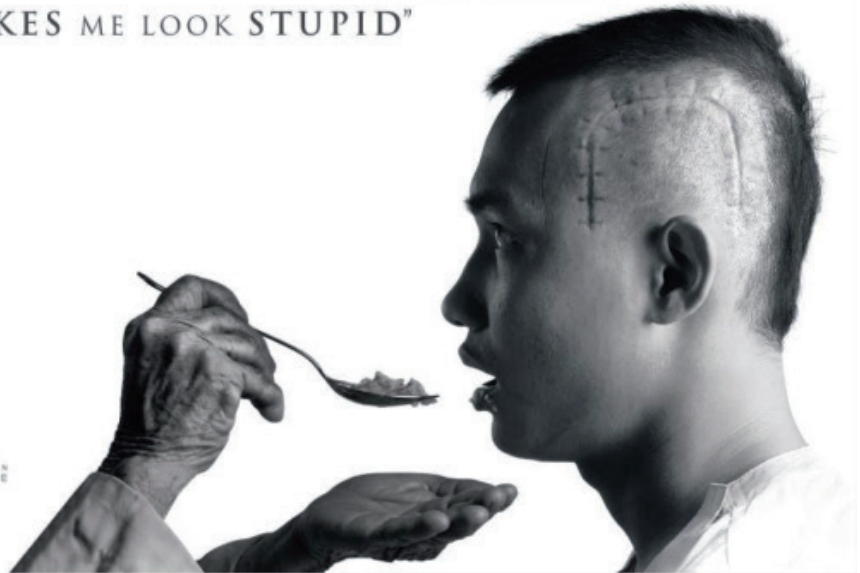
4. ขนาดและความพอดี ควรทดลองสวมดูก่อนซื้อ แม้ว่าจะรู้ขนาดของศีรษะตัวเองแล้วก็ตาม หมวกต้องกระชับพอดี





ไม่หลวมเมื่อคาดสายรัดคางแล้ว (ควรบีบนิดหน่อย เพราะใช้ไปสัปดาห์ฟองน้ำที่แก้มจะยุบตัวตามขนาดศีรษะ) ทดลองหันซ้ายขวา ดู ทดลองหันซ้ายขวา ดู ทดลองเอามือผลักหมวกดูว่าหัวเรากับหมวก หันไปด้วยกันหรือเปล่า ถ้าหันไปตามมือเฉพาะหมวก ก็แสดงว่าไม่พอดี ที่ต้องย้ำว่าต้อง

"I WON'T WEAR A **HELMET**
(PHAN DINH - MENTAL AGE 2YRS)
IT MAKES ME LOOK STUPID"



พอดีเพราะหากเกิดอุบัติเหตุจริงๆ หมวกที่พอดีกับหัวของเราจะไม่มีช่องว่างให้หัวขยับได้ แรงกระแทกจะซึมซับได้ดีกว่า

5. มาตรฐานการรับรอง โดยทั่วไปมาตรฐานต่างๆ จะปิดโชว์ที่ชอบ ๆ หมวกกันน็อค มาตรฐานความปลอดภัย สำหรับหมวกกันน็อคที่ใช้ในการขับขี่มอเตอร์ไซด์บนท้องถนนโดยตรง คือ D.O.T เป็นมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา มาตรฐานอื่นๆ

ได้แก่ SNELL ของญี่ปุ่น ECE R22.05 เป็นสหภาพยุโรป (EU) ส่วน มอก. มาตรฐานของไทยนั้นกำลังจะปรับเปลี่ยนเป็นมาตรฐาน ECE R22.05 ให้สากลมากขึ้น

6. อื่นๆ ควรเลือกหมวกกันน็อคที่มีช่องระบายลม และควรเปิดใช้งานบ้างเพื่อให้อากาศถ่ายเทได้สะดวก ควรจะเลือกกระบังลมที่เป็นแบบ Anti-fog (กันฝ้า) ก็จะดีมาก สายรัดคางควรจะเป็นแบบร้อยห่วงกลับจะดีกว่าแบบอื่น แบบคลิปลือคอาจมีโอกาสหลุดได้



รวม สถานที่ท่องเที่ยวชมจำรับหน้าฝน

สวัสดีท่านผู้อ่านทุกท่านฉบับนี้มาพร้อมกับฝนกันเลยทีเดียว...หน้าฝนใครว่าเออะเอะไม่หน้าเที่ยว ตรงกันข้ามในฤดูที่สายฝนโปรยปรายเป็นช่วงเวลาแห่งความสดชื่น ความเขียวขจีของธรรมชาติ ภูเขาและพินป่า ฤดูฝนเปี่ยมไปด้วยเสน่ห์ที่ซ่อนอยู่ สำหรับใครที่อยากแพคเกจท่องเที่ยวแต่ยังไม่ออกว่าจะไปเที่ยวที่ไหน ไปด้วยกันมีคำตอบของการท่องเที่ยวในหน้าฝนมาฝากกันค่ะ



1. ทุ่งดอกกระเจียว จ.ชัยภูมิ เมื่อเข้าสู่ช่วงเดือน มิ.ย – ก.ค. ของทุกปี เจ้าดอกกระเจียวสีชมพูต่างบานชูช่อเคล้าสายหมอก ชุ่มชื้นด้วยหยาดน้ำค้าง กลายเป็นทุ่งสีชมพูกว้างไกลสุดตา ทุ่งดอกกระเจียวยอดเยี่ยมที่ได้รับความสนใจจากเหล่าบรรดานักท่องเที่ยวคงไม่พ้น ทุ่งดอกกระเจียวอุทยานแห่งชาติป่าหินงาม และอุทยานแห่งชาติไทรทอง จ. ชัยภูมิ



2. มอหินขาว จ.ชัยภูมิ เมื่อเรามาถึงจังหวัดชัยภูมิ ไม่ควรพลาดที่ต้องมาเยือน “มอหินขาว” อีกแหล่งท่องเที่ยวที่มีความงดงามทางธรรมชาติไม่แพ้ทุ่งดอกกระเจียว ตั้งอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติภูแลนคา อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ นอกจากนี้จะได้พบเห็นประติมากรรมทางธรรมชาติของเสาหินที่ได้รับสมญานามว่า “สโตนเฮนจ์เมืองไทย” หากมาท่องเที่ยวในฤดูฝนยังได้พบดอกไม้ป่าหลากชนิดบานสะพรั่งเป็นภาพที่สวยงามและน่าชมเชย หากคุณได้เข้ามาสัมผัสสัมผัสเสน่ห์ของที่นี่จะหลงใหลไม่รู้ลืม



3. ทุ่งแสงหลวง จ.เพชรบูรณ์

ทุ่งแสงหลวง หรือ ทุ่งหญ้าสะวันนาเมืองไทย ตั้งอยู่ในอุทยานแห่งชาติแสงหลวง ในฤดูฝน สถานที่แห่งนี้ก็งดงามไม่แพ้ที่ใด ผืนป่าหน้าฝนของทุ่งแสงหลวงมองไปทางไหนก็เขียวขจีชุ่มชื้น ความงามของทิวสนเรียงรายที่ ทุ่งนางพญา ความโรแมนติกของหมอกฝนในยามเช้าที่จุดชมวิวดุสิตา ยังคงเป็นภาพศิลปะที่ธรรมชาติช่างสร้างสรรค์ได้อย่างเยี่ยมยอด



4. ภูทับเบิก จ.เพชรบูรณ์

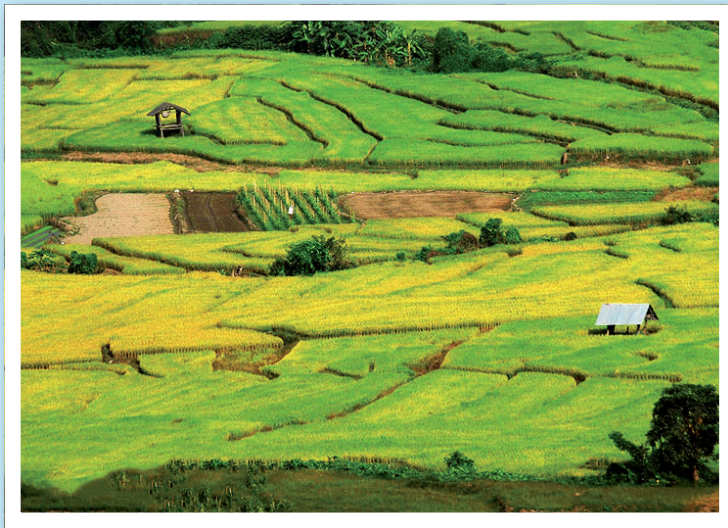
รู้จัก ภูทับเบิก ในนามของแหล่งปลูกกะหล่ำปลีที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ซึ่งปลูกเรียงรายกันไปตามภูเขา เป็นทุ่งกะหล่ำที่เขียวขจี กว้างไกลสุดตา แต่ในปัจจุบัน ภูทับเบิก คือ จุดชมทะเลหมอกที่สวยงามและอลังการอีกแห่งหนึ่ง โดยเฉพาะหากมาในช่วงหน้าฝนประมาณในช่วงเดือน ก.ค.-ต.ค. นอกจากเราจะได้พบเห็นวิวทิวทัศน์ของทะเลภูเขาแล้ว เราจะได้พบเห็นบรรยากาศแบบอลังการของทะเลหมอกจากไอน้ำอีกด้วย

5. ปีส็อก ทองผาภูมิ

จ.กาญจนบุรี เมื่อตำนานแห่งความรุ่งโรจน์ของเหมืองแร่ได้ปิดฉากลง แต่ชื่อ ปีส็อก ก็ไม่ได้ปิดฉากลงตามไปด้วย ในวันนี้กลับกลายเป็นสิ่งท้าทายให้นักเดินทาง ผู้ถวิลหาธรรมชาติและการผจญภัย หลังไหลไปเที่ยวอย่างไม่ขาดสาย เพื่อมาชมธรรมชาติแห่งขุนเขา สายธารน้ำตกที่อุดมสมบูรณ์ สัมผัสวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชาวบ้านในหมู่บ้านอีต่อง หากมาเที่ยวในหน้าฝนเราก็จะได้พบกับบรรยากาศอันสดชื่นของภูเขาเขียวขจีที่เรียงรายสลับซับซ้อนเคล้าสายหมอกในฤดูฝน สิ่งเหล่านี้จึงเปรียบเสมือนแม่เหล็กที่คอยดึงดูดให้นักเดินทางมุ่งหน้าไปสัมผัสดินแดนที่เต็มไปด้วยมนต์ขลังแห่งนี้



6. ภูสอยดาว จ.อุตรดิตถ์ หากเอ่ยถึงความสวยงามและความท้าทายของนักเดินป่าในหน้าฝน ชื่อของ ภูสอยดาว มักจะถูกนึกถึงในอันดับต้น ภาพของ ทુંดอกไม้ป่าเคล้าสายหมอก ซึ่งจะบานช่อช่ออวดโฉมในช่วงเดือนส.ค. – ก.ย. ของทุกปี ภาพความเขียวขจีของผืนพรรณสีเขียวธรรมชาติของมอสป่าที่น้ำตกภูสอยดาว คือ สิ่งที่จะช่วยเพิ่มแรงใจให้หลายคนต่างตั้งต้น ปีนป่ายผ่านความยากลำบากฝ่าสายฝนในเส้นทางภูเขาที่ลาดชันในระดับความสูง 2,102 เมตร จากระดับน้ำทะเล เพื่อไปพิชิตและชมความสวยงามของทુંดอกไม้แห่งนี้ให้ได้ซักครั้งหนึ่งในชีวิต



7. นาข้าวขั้นบันไดแม่แจ่ม แม่กลางหลวง

จ.เชียงใหม่ เมื่อเข้าสู่ฤดูฝนซึ่งเป็นช่วงฤดูทำนาข้าว ช่วงเดือน ก.ย. – ต. ค การท่องเที่ยวชมนาข้าวขั้นบันไดก็เกิดขึ้น นาข้าวขั้นบันไดแม่แจ่ม และแม่กลางหลวง ยังคงเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดฮิตที่นักท่องเที่ยวต่างก็เตรียมแพคกระเป๋าเพื่อชมความสวยงามของศิลปะนาข้าวขั้นบันไดอันเขียวขจี โดยมีภูเขาสูงเรียงรายเป็นฉากหลัง นอกจากนี้ยังได้ชมทะเลหมอกสวยๆ ที่จุดชมวิวบ้านบนนา สัมผัสกับวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ยังคงเรียบง่ายไว้ไม่เปลี่ยนแปลง

8. นาข้าวขั้นบันได โครงการปิดทองหลังพระ จ.น่าน อีกหนึ่งนาข้าวขั้นบันได ที่อยากแนะนำให้มาเที่ยวในฤดูฝนระหว่างเดือน ก.ย. – ต.ค. คือ นาข้าวขั้นบันได โครงการปิดทองหลังพระ อ.เฉลิมพระเกียรติ จ. น่าน จากภูเขาหัวโล้นในอดีตแต่ด้วยพระมหากรุณาธิคุณของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่แห่งนี้จึงกลายเป็นความเขียวขจีด้วยนาข้าวที่มีลายเส้นโค้งงอตามไหล่เขา เป็นความพิเศษที่เราจะสามารถเห็นนาข้าวที่ปลูกบนภูเขาสูงเทียมเมฆเคียงคู่กับท้องฟ้า นอกจากนี้ยังสามารถชมทะเลหมอกอันสวยงามในยามเช้าที่สวยงามไม่แพ้ที่ใดอีกด้วย



9. โครงการหลวงแม่ลาน้อย จ.แม่ฮ่องสอน

โครงการหลวงแม่ลาน้อย ตั้งอยู่ในตำบลห้วยห้อม อำเภอแม่ลาน้อย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ที่ยังคงมี ความเป็นธรรมชาติ และบริสุทธิ์ อบอุ่นไปด้วยวิถีชีวิตที่งดงามของ ชาวเขา ในช่วงเดือน ก.ย. ซึ่งเป็นฤดูทำนาข้าว นักท่องเที่ยวจะได้ ชมความสวยงามของนาข้าว ขึ้นบันไดภายในพื้นที่ของโครงการตลอดสอง ข้างทาง รวมทั้งชมแปลงผักปลอดสารพิษ ที่ปลูกตลอดทั้งปี นอกจากนี้ยังสามารถท่องเที่ยว เชิงนิเวศบ้านห้วยห้อม ชมแปลงกาแฟอาราบิก้า ฟาร์มแกะในที่สูง ที่สำคัญที่สุด คือ แม่ลาน้อยยังคงเป็นดินแดน แห่งธรรมชาติความเจริญยังไม่เข้าถึง ชาวบ้านยังคงใช้ชีวิตแบบพอเพียง มีน้ำใจ และเป็นมิตร เมื่อได้มาที่นี่ คุณจะหลงรักในเสน่ห์ของแม่ลาน้อยไปโดยไม่รู้ตัว



10. ล่องแก่ง กิจกรรมล่องแก่งยังคงเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมแอดเวนเจอร์ที่ได้ยังคงได้รับความนิยมในฤดูฝน ซึ่งในประเทศไทยก็มีให้เลือกหลายแห่ง ได้แก่

- **ล่องแก่งลำน้ำเข็ก ที่จังหวัดพิษณุโลก** การันตีได้ถึงความมันส์ เพราะความท้าทายในการล่องแก่ง ช่วงกลางของลำน้ำแห่งนี้ ถือว่ามีระดับความยากสูง ระดับ 5 ของการล่องแก่งอันดับต้น ๆ ของสายน้ำในประเทศไทย
- **ล่องแก่งหินเพิง จังหวัดปราจีนบุรี** จะเริ่มต้นขึ้นในทุกช่วงเดือน ก.ค. – ก.ย. ของทุกปี หรือช่วงหน้า น้ำที่จะช่วยเติมเต็มความสนุกสนานจากการล่องแก่งได้มากที่สุด ระยะทางการล่องแก่งที่นี้ยาว 2.5 กิโลเมตรและมีระดับความยากถึงระดับ 5 เช่นกัน

ที่มา : <http://www.paiduaykan.com/travel>



สรุปสถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์

สถิติขนส่ง และจราจร

พ.ศ.2558 ในช่วง 7 วันอันตราย (9-15 เม.ย. 2558)



อุบัติเหตุทางถนนช่วง 7 วันที่ผ่านมาเกิดอุบัติเหตุรวม 3,373 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 364 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 3,559 คน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เมาสุรา ร้อยละ 39.31 ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 24.35 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 81.34 โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 28.51

-จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ พิษณุโลก 141 ครั้ง

-จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ สุรินทร์ 16 ราย

-จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ สุรินทร์ 152 คน

-จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต(ตายเป็นศูนย์) จำนวน 5 จังหวัด ได้แก่ ภูเก็ต แม่ฮ่องสอน ยะลา สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร

-จังหวัดที่ไม่มีผู้บาดเจ็บในช่วง 7 วันของการณรงค์ มี 1 จังหวัด ได้แก่ สมุทรปราการ

อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2558 มีจำนวนครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวน

ผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ขณะที่รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยสาเหตุยังคงเกิดจากปัจจัยเสี่ยงสำคัญทั้งการดื่มแล้วขับและการขับรถเร็ว รวมถึงการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยถือเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุมีอัตราการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต

ที่มา : <http://news.sanook.com/1781350/>

สรุปสถิติ "7 วันอันตราย"

ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2558 (9-15เม.ย.)

อุบัติเหตุ **3,373** ครั้ง

บาดเจ็บ **3,559** ราย

เสียชีวิต **364** ราย

จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด : **จ.สุรินทร์ (16คน)**

*ข้อมูลจาก : ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ศปท.)





ขับรถอย่างไร ให้ปลอดภัยในหน้าฝน

ย่างเข้าเดือนที่ฝนกำลังมาแบบฟ้ารั่ว ยิ่งปีนี้สภาพภูมิอากาศเปลี่ยนแปลงชนิดที่เอาแน่เอานอนไม่ได้ เราก็ต้องเตรียมรับมือกันให้ดี ทั้งในเรื่องของการเตรียมพร้อมเมื่อเกิดน้ำท่วม ซึ่งจะว่าไปก็อาจคาดการณ์ได้ยาก ปีนี้ น้ำจะท่วมหรือไม่ท่วมเลยกลายเป็นเรื่องของคนไทยทุกคนนั่นล่ะกันตัวโก่ง



แต่เรื่องของฟ้าฝนที่เราสามารถเตรียมพร้อมและรับมือได้ด้วยความไม่ประมาท นั่นก็คือ การขับขี่ยวดยานพาหนะ ไม่ว่าจะเป็รถอะไร ใหญ่หรือเล็ก จะรถยนต์หรือจักรยานยนต์ก็ตาม ในยามฝนพรั้มักก่อปัญหาให้กับผู้ขับขี่ไม่มากนักน้อย ดังนั้นการตระหนักรู้ถึงความไม่ประมาททุกครั้งี่ขับขี่ยวดยานพาหนะในหน้าฝน

จึงเป็นเรื่องสำคัญยิ่งที่ทุกคนไม่ควรมองข้าม

และเหมือนเช่นทุกปีที่ทางภาครัฐ โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย จะออกมาประชาสัมพันธ์ถึงเรื่องของ “การขับรถอย่างไรให้ปลอดภัยในหน้าฝน” แก่สาธารณชนเสมอ นั่นเพราะฤดูฝนเป็นช่วงที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



มากกว่าปกติ เนื่องจากถนนเปียกลื่นกว่าปกติ ทำให้มีความเสี่ยงสูงจากทัศนวิสัยในการมองเห็นที่ไม่ดี ดังนั้นเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงฤดูฝน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย จึงได้แนะวิธีขับรถอย่างปลอดภัยในช่วงฤดูฝนมายังประชาชน และในฐานะที่เรา...กรุงศรี ออกได้ แม็กกาซีน



เป็นสื่อที่นำเสนอข่าวสารและความปรารถนาดีแก่คุณผู้อ่านทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ จึงอยากเป็นสื่อกลางอีกทางหนึ่งที่จะช่วยภาครัฐในการประชาสัมพันธ์ และนำเสนอแนวทางในการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัยในหน้าฝน ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้ขับขี่ทุกท่านได้ เริ่มจาก....





การเตรียมสภาพรถ

ผู้ขับขี่ควรตรวจสอบระบบสัญญาณไฟให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี หากคอมแก้วเปียกให้เช็ดทำความสะอาดเพื่อให้ความสว่างเพิ่มขึ้น รวมถึงตรวจสอบอุปกรณ์ใบปัดน้ำฝนให้สามารถปัดกวาดน้ำฝนได้สะอาด ไม่มีรอยฝ้าหรือรอยขีดขูดบนกระจก และเตรียมผ้าแห้งไว้เช็ดฝ้าที่ติดอยู่กระจกภายในรถ รวมถึงหมั่นเติมน้ำในกระปุกฉีดน้ำอยู่เสมอ



เลือกใช้ยางรถยนต์ที่มีดอกยางละเอียด เดิมลมยางให้มีแรงดันลมมากกว่าปกติ 2-3 ปอนด์/ตารางนิ้ว เพื่อให้หน้ายางแข็ง ซึ่งจะช่วยให้ยางมีกำลังในการรีดน้ำดียิ่งขึ้น ตลอดจนตรวจสอบผ้าเบรกให้สามารถใช้งานได้ดีในสภาพถนนเปียกชื้น หากเบรกแล้วรถมีอาการบดให้จัดการเปลี่ยนผ้าเบรกใหม่

เปิดไฟหน้า-หลัง ขณะล่อความเร็ว

การขับรถในขณะฝนตก จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้อง

เปิดไฟหน้า-หลังรถ เนื่องจากสภาพอากาศในช่วงที่ฝนตกหนักมักมีทัศนวิสัยชั่วขณะทำให้ผู้ขับขี่มองเห็นเส้นทางไม่ชัดเจน การเปิดไฟหน้า-หลังรถนอกจากจะช่วยให้ผู้ขับขี่มองเห็นเส้นทางดีขึ้นแล้ว ยังช่วยให้ผู้ขับขี่รถคันอื่นเห็นรถของเราได้ชัดเจนมากขึ้นด้วย การลดความเร็วของรถก็เป็นเรื่องที่สำคัญ จากการศึกษาพบว่า ช่วงที่ฝนเริ่มตกใน 10 นาทีแรก เป็นช่วงที่รถมีโอกาสลื่นไถลมากที่สุด เพราะน้ำฝนจะชะล้างคราบดินและฝุ่น



ละอองที่ติดอยู่บนพื้นถนนซึ่งมีลักษณะคล้ายการละเลงโคลน ดังนั้น การลดความเร็วของรถ จึงเป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งระดับความเร็วที่ทำให้รถไม่เกิดการลื่นไถล คือ 60 กม./ชม. ที่สำคัญคือ อย่าขับรถชิดคันหน้ามากเกินไป เพราะสภาพถนนที่เปียกชื้นทำให้ต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถเพิ่มขึ้น ผู้ขับขี่ควรเว้นระยะห่างจากรถคันหน้ามากกว่าการขับขี่ในช่วงปกติ 10-15 เมตร เพื่อให้สามารถหยุดรถได้ทัน

หากขณะขับรถแล้วรถลื่นไถลหรือเห็นหน้าห้ามเหยียบเบรกจนล้อหยุดหมุนในทันที เพราะจะทำให้รถพลิกคว่ำได้ ให้แก้ไขด้วยการถอนคันเร่ง ควบคุมพวงมาลัยให้มั่นคง แล้วพยายามลดความเร็วโดยใช้เกียร์ต่ำจนกว่ารถจะทรงตัวได้ แล้วจึงค่อยเหยียบเบรกเพื่อหยุดรถ

ที่มา : <http://www.krungsriauto.com/images/tips/car/driveInRain.pdf>

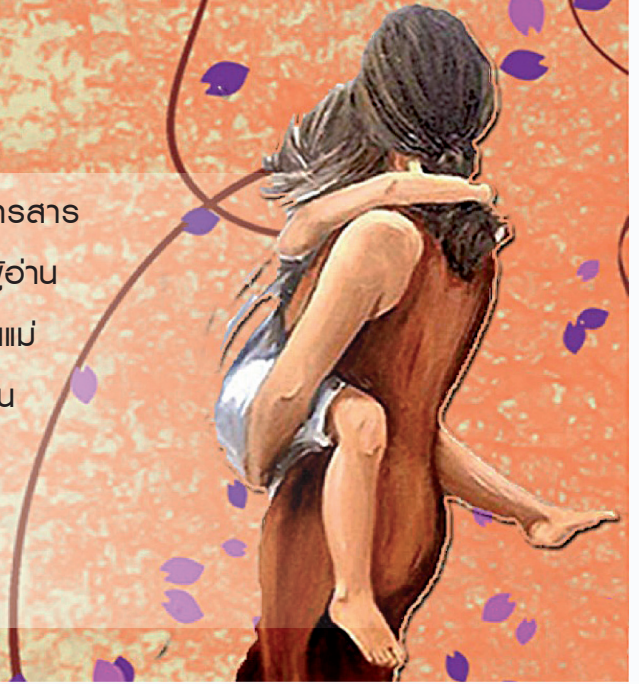
การขับรถผ่านเส้นทางที่มีน้ำท่วมขัง

ผู้ขับขี่ควรหยุดประเมินสถานการณ์ และขับรถผ่านถนนในบริเวณที่มีน้ำท่วมขังน้อยที่สุดและระมัดระวังในการขับผ่านถนนที่มีลักษณะขรุขระเป็นหลังเต่า เพราะหากขับรถเบี่ยงออกนอกเส้นทาง อาจทำให้รถจมน้ำได้ ขับรถโดยใช้เกียร์ 1 เร่งเครื่องให้รอบสูงแล้วเหยียบคลัทช์เพื่อให้ความเร็วต่ำ แต่อย่าให้รอบต่ำ จะทำให้เครื่องดับกลางน้ำได้ ไม่ขับรถเร็วเกินไป เพราะจะทำให้มีน้ำกระเด็นเข้าเครื่องยนต์ อีกทั้งระวังน้ำที่อาจกระเด็นจากรถคันอื่นเข้าไปในห้องเครื่อง เพราะจะทำให้เครื่องยนต์ดับหรือรถล้อยซึ่งจะทำให้ควบคุมรถได้ยากขึ้น หากมีน้ำท่วมสูง อย่าขับรถลุยน้ำโดยเด็ดขาด เพราะรถอาจถูกพัดไปตามกระแสน้ำได้



รอบรู้ สนข.

ใกล้เข้ามาแล้วนะครับกับเทศกาลวันแม่ในปีนี ทางทีมงานวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ของ สนข. ขอให้คุณแม่ของผู้อ่าน มีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง และใครที่ต้องเดินทางกลับบ้านไปหาคุณแม่ ขอให้เดินทางปลอดภัยทุกคนนะครับ ทีมงานวารสารฯ ก็จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่ง และจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะครับ ฉบับนี้เรามีข้าราชการ และพนักงานราชการ บรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



นางนภัทสรณ มีสมสืบ เจ้าพนักงานธุรการ ปฏิบัติงานสำนักบริหารกลาง ฝ่ายบริหารงานทั่วไป (ฝบท.)

สาวคนล่าสุดของ ฝบท. คนนี้ชื่อว่า “หน้อย” เป็นชาวจังหวัดนนทบุรี จบการศึกษาระดับเกษตรศาสตรบัณฑิต สาขาส่งเสริมการป่าไม้และสิ่งแวดล้อม จากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายบริหารงานทั่วไป

นางสาวณรัตน์นันท์ อำนวยนากุล เจ้าพนักงานธุรการ ปฏิบัติงานสำนักแผนความปลอดภัย (สฝป.)

สมาชิกใหม่จาก สฝป. ชื่อเล่นว่า “นันท์” เป็นชาวจังหวัดกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับคอมพิวเตอร์ธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ จากวิทยาลัยราชพฤกษ์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย



นางสาวเยาวเรศ พรมแดน

นักวิชาการเงินและบัญชี ปฏิบัติการ สำนักบริหารกลาง
กลุ่มบริหารการเงินและบัญชี (กบง.)

น้องใหม่ของ กบง. คนนี้ชื่อ “น้องก๊ีบ” เป็นชาวจังหวัดพิษณุโลก จบการศึกษาคณะวิทยาการจัดการ สาขาบริหารธุรกิจ เอกการบัญชี จากมหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารการเงินและบัญชี



นางสาวมณียากร กองจรัส

เจ้าพนักงานธุรการ ปฏิบัติงาน สำนักแผนงาน (สผง.)

สาวหน้าใสของ สผง. คนนี้ชื่อ “น้องผึ้ง” เป็นชาวจังหวัดราชบุรี จบการศึกษาคณะมนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ สาขาศิลปศาสตร์ เอกภาษาไทย จากมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักแผนงาน



นางสาวจิราพร แจ่มเจิน

เจ้าหน้าที่ธุรการ สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

ขอต้อนรับ “น้องจูน” น้องใหม่ของ สผป. เป็นชาวจังหวัดนครสวรรค์ จบการศึกษาคณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักแผนความปลอดภัย





ชาวพุทธควรปฏิบัติตัวอย่างไรในช่วงเข้าพรรษา

ช่วงเข้าพรรษา พระเก่า พระใหม่ ต่างอยู่พร่ำอมหมันกัน เมื่ออยู่พร่ำอมหมันอย่างนี้ ก็เป็นโชคดีของญาติโยมที่ได้อานิสงส์อยู่กันพร่ำอมหมัน ตั้งแต่สมัยบุรุษดาตถกัณมา ญาติโยมจะไม่ปล่อย ให้พระภิกษุเข้าพรรษาเพียงลำพัง แต่ก็ปล่อยเข้าพรรษาไปด้วยเหมือนกัน แต่การเข้าพรรษาของ ญาติโยมนั้น เข้าพรรษาด້วย “การอธิษฐานจิต”

หลักธรรมในพระพุทธศาสนา มีแม่บทไว้ชัดเจน อยู่ 3 ประการ

1. ละชั่ว
2. ทำดี
3. กลั่นใจให้ใส

เมื่อพระภิกษุอยู่จำพรรษา ท่านก็มีหน้าที่ของท่าน ในการประพฤติปฏิบัติตามหลักธรรมแม่บทดังกล่าวนี้ คำว่า “ละชั่ว” ของพระ ไม่ได้หมายถึงชั่วอย่างหยาบๆ แต่ว่า “ละชั่ว” ของพระภิกษุในที่นี้ หมายถึง “ละกิเลส” ซึ่งแม้พิจารณาโดยทางโลกแล้วดูไม่ออกกว่าเป็นความ ชั่ว ความไม่ดี เช่น มีจิตใจฟุ้งซ่าน ความจริงก็อยู่ในใจ ของท่าน คนอื่นมองไม่เห็น แม้ถึงขนาดนั้น ท่านก็พยายาม

ละความฟุ้งซ่านของท่านให้ได้ ด้วยการเจริญภาวนา หรือทำสมาธิให้ยิ่งๆขึ้นไป เป็นต้น ท่านก็ละกิเลสหรือ ละชั่วที่ละเอียดๆยิ่งๆขึ้นไป ให้สมภูมิแห่งความเป็นพระ ของท่าน คำว่า “ทำดี” ของพระ ท่านก็ทำให้ยิ่งๆขึ้นไป เช่นกัน ตัวอย่างเช่น เมื่ออยู่ที่วัด พระเก่าก็เทศน์อบรม ให้พระใหม่, พระใหม่ก็ตั้งใจศึกษาเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความดีให้กับตัวของท่าน และ “กลั่นใจให้ใส” ไปพร้อมๆ กัน ด้วยการตื่นแต่เช้ามีดเพื่อมาสวดมนต์ และทำสมาธิ ภาวนา เป็นต้น

สำหรับบรรดาญาติโยมทั้งหลาย นับแต่โบราณมา เมื่อถึงวันเข้าพรรษา บรรดาญาติโยมก็จะมี การอธิษฐาน กันว่า พรรษานี้จะละความไม่ดีอะไรบ้าง ทั้งหยาบทั้ง



ละเอียด พยายามละกันให้ได้ กล่าวคือ ทำตามพระภิกษุ ให้เต็มที่ในระดับของฆราวาส ตัวอย่างเช่น อธิษฐานจิต ว่า “พรรษานี้ ในระยะเวลา 3 เดือนนี้ ที่รู้ว่าอะไรเป็น นิสัยที่ไม่ดีในตัวเองที่มีอยู่ (เลือกมาอย่างน้อย 1 ข้อ) เราจะแก้ไขตัวเองให้ได้” เช่น บางคนเคยดื่มเหล้า พอถึงวันเข้าพรรษาก็อธิษฐานว่า “เข้าพรรษานี้จะเลิก เหล้าให้เด็ดขาด” บางคนเคยสูบบุหรี่ พอถึงวันเข้าพรรษาก็อธิษฐานว่า “อย่างน้อยพรรษานี้จะเลิกบุหรี่ให้เด็ดขาด” เป็นต้น

สิ่งใดที่เป็นความดี ก็พยายามที่จะทำให้อย่างยิ่งๆ ขึ้นไป ตัวอย่างเช่น เมื่อก่อนนี้ ก่อนจะเข้าพรรษา ตักบาตรบ้าง ไม่ตักบาตรบ้าง หรือตักบาตรแค่ในวันเสาร์ – วันอาทิตย์ หรือวันโกน – วันพระ หรือวันไหนมีโอกาสก็ทำ วันไหน ชี้เกียจก็ไม่ทำ ดังนั้น พรรษานี้ ตลอดระยะเวลา 3 เดือน เมื่อพระภิกษุอยู่กันพร้อมหน้าพร้อมตาดีแล้ว ก็ตั้งใจที่จะตักบาตรให้ได้ทุกเช้า บางท่าน ยิ่งกว่านั้น ธรรมดา เคยถือศีล 5 เป็นปกติอยู่แล้ว พรรษานี้ก็อธิษฐานจิต ที่จะถือศีล 8 ทุกวันพระ จากศีล 5 ยกขึ้นไปเป็นศีล 8, บางท่านเคยถืออุโบสถศีล เคยถือศีล 8 ทุกวันพระ เมื่อพรรษาที่แล้ว พรรษานี้ก็อธิษฐานจิตที่จะถืออุโบสถศีล ถือศีล 8 ทุกวันโกน – วันพระ เพิ่มเป็นสัปดาห์ละ 2 วัน, บางท่านยิ่งกว่านั้นขึ้นไปอีก พรรษานี้ก็อธิษฐานจิตที่จะถืออุโบสถศีล จะถือศีล 8 ตลอด 3 เดือนเลย ก็แล้วแต่



ว่าใครมีกุศลจิตศรัทธามากเพียงไหน ก็ทำให้อย่างยิ่งๆ ขึ้นไป ตามนั้น บางท่าน ยิ่งกว่านั้นขึ้นไปอีก ถึงกับอธิษฐาน เลยว่า พรรษานี้นอกจากจะถือศีล 8 ตลอดพรรษาแล้ว ยังไม่พอ แต่จะทำสมาธิทุกวันหรือทุกคืนก่อนนอน วันละ 1 ชั่วโมง หรือบางท่านเพิ่มเป็นคืนละ 2 ชั่วโมง หรือ 3 ชั่วโมง ก็ว่ากันไปตามกุศลศรัทธา นี่เป็นสิ่งที่ปุ่ยา ตาทวดของเราทำกันมา

แต่ที่อยากจะฝาก คือ เนื่องจากในปัจจุบันนี้สังคม เปลี่ยนไป ญาติโยมส่วนมากหยุดงานกันในวันเสาร์ – วัน อาทิตย์ แต่เดิมพระภิกษุจะเทศน์กันในวันโกน – วันพระ เป็นหลัก เมื่อเป็นเช่นนี้ จึงเหลือแต่เพียงคนเฒ่าคน แก่เท่านั้นที่ไปฟังเทศน์ในวันโกน – วันพระ แต่ใน เวลานั้น เมื่อเข้าพรรษา ขอฝากหลวงพ่อดวงพี้ ด้วยว่า ถ้าจะเพิ่มวันเทศน์วันสอนธรรมะให้กับประชาชนใน วันเสาร์ – วันอาทิตย์ ซึ่งญาติโยมต่างหยุดงานกันอีกสักวัน สองวันก็จะเป็นการดี และสำหรับญาติโยมเมื่อรู้ว่า ครั้งนี้ เข้าพรรษา พระภิกษุได้เทศน์ได้สอนในวันเสาร์ – วันอาทิตย์ เพิ่มให้ด้วย ก็อย่าลืมหันไปฟังท่าน เทศน์ ถ้าขยันกันอย่างนี้ มีแต่บุญกุศลตลอดทั้งพรรษา แล้วความเจริญรุ่งเรืองทั้งของตนเอง ทั้งของพระพุทธศาสนา ทั้งของประเทศของเรา ก็จะบังเกิดขึ้นตลอดไปตลอดไป

การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน หน้าฝนชุ่มน้ำใจ...ขับที่ปลอดภัยไปกับ สนา.

"ย่างเข้าเดือนหกฝนก็ตกพรั้วๆ กบมันก็ร้องจ๊มจ๋า ระงมไปทั่วท้องนา ฝนตกที่ไรคิดถึงขวัญใจของข้า แม่ดอกโสนบ้านนา น้องเคยเรียกข้าพ่อดอกสะเดา"....



เข้าหน้าฝนแล้วดูแลสุขภาพกันด้วยนะครึบนะอย่าลืมพกร่ม เลือกัณฝน ด้วยนะครึบ ส่วนผู้ที่ขับรถยนต์หรือมอเตอร์ไซค์ก็ควรขับด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษด้วยนะครึบ เพราะฝนตกถนนลื่น อุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ถ้าทุกคนไม่ประมาทและเคารพกฎจราจร



สุดท้ายนี้ผมต้องขอตัวไปหาร่ม หาเลือกัณฝนก่อนนะครึบ เดี่ยวจะไม่สบาย.ย.ย.ย.ย.ย.ย พบกันใหม่ฉบับหน้าครึบ อีบๆ



